LUFTFAHRT

WEIMARER SCHRIFTEN

Weimarer Schriften zur Heimatgeschichte und Naturkunde
herausgegeben vom Stadtmuseum Weimar

Lothar Freytag

Weimar in der deutschen Luftfahrtgeschichte



Tafel Luftschifferei aus dem vierten Band des Bilderbuches für Kinder von Friedrich Justin Bertuch

FRÜHE EXPERIMENTE

Uralt ist der Traum der Menschen, sich einem Vogel gleich in die Lüfte zu erheben, und die Geschichte berichtet über viele Versuche zu seiner Verwirklichung. Doch erst am Vorabend der großen französischen Revolution waren die Produktivkräfte so weit entwickelt, daß die Eroberung der dritten Dimension praktisch in Angriff genommen werden konnte.

Zu Annonay lebte damals der Papierfabrikant Montgolfier, der fünf Söhne hatte. Zwei von ihnen, Joseph Michel und Jaques Etienne, beschäftigten sich mit physikalischen und chemischen Experimenten. So wollten sie im Jahre 1782 künstliche Wolken zustande bringen. Es gelang ihnen aber nicht, den beim Verbrennen von Stroh und Lumpen erzeugten Rauch in zusammengeballter Form gleich Wolken in die Luft steigen zu lassen. Sie umgaben ihn deshalb mit leichten Papierhüllen. Als die Rauchwolken die Hüllen ohne Schwierigkeit mit in die Höhe führten, waren die Brüder irrtümlich der Ansicht, der Rauch besitze aufwärtstreibende Kraft; erst später erkannten sie, daß es lediglich die Wärme war, die die Papierhüllen hob.

Nach verschiedenen Versuchen beschlossen die Brüder, ihr Experiment bei Gelegenheit des Ständetages zu Annonay öffentlich zu zeigen. Es war am 5. Juni 1783, als sie in Gegenwart der Behörden einen aus Leinwand gefertigten, mit Papier gefütter-

ten und mit einem Netz aus Bindfäden überzogenen Warmluftballon zum erstenmal öffentlich aufsteigen ließen. Der Aufstieg war für alle Anwesenden so verwunderlich, daß ein Protokoll ausgefertigt und durch die Zeitungen bekannt gemacht wurde. Als die Nachrichten nach Paris kamen, gingen verschiedene Gelehrte an die Wiederholung des Experiments. Doch nur in einem Punkt blieb ein Zweifel: womit hatten die beiden Brüder den Ballon gefüllt?

Da erinnerte sich der Pariser Physiker Charles der früheren Experimente mit Wasserstoffgas und begann sogleich mit dem Bau eines Gasballons. Am Morgen des 27. August 1783 verkündeten berittene Herolde in Paris den Aufstieg dieses Ballons. Er hatte einen Durchmesser von 3,9 Meter. Innerhalb zwei Minuten stieg er bis auf 160 Meter Höhe. Da man ihn an der Füllstelle zugebunden hatte, dehnte sich das Gas stark aus, so daß die Hülle einen Riß bekam und das Gas entweichen ließ. Dadurch war die erste Gasballonfahrt nach 42 Minuten beendet.

Der Jubel über den Erfolg war in Paris ungeheuer. Und alle Welt freute sich mit den Franzosen. „Wer die Entdeckung der Luftballone miterlebt hat", schrieb Goethe später, „wird ein Zeugnis geben, welche Weltbewegung daraus entstand, welcher Anteil die Luftschiffer begleitete, welche Sehnsucht in so viel tausend Gemütern hervordrang, an solchen längst vorausgesetzten, immer geglaubten und immer unglaublichen, gefahrvollen Wanderungen teilzunehmen; wie frisch und umständlich jeder einzelne glückliche Versuch die Zeitungen füllte, zu Tagesheften und Kupfern Anlaß gab; welchen zarten Anteil man an den unglücklichen Opfern solcher Versuche genommen. Dies ist unmöglich, selbst in der Erinnerung wiederherzustellen, so wenig, wie lebhaft man sich für einen vor dreißig Jahren ausgebrochenen, höchst bedeutenden Krieg interessierte".

Goethe hat uns auch hinterlassen, daß er durch die Erfindung der Luftballons einigen Verdruß erlebt habe. In seinem „Naturwissenschaftlichen Entwicklungsgang", den er 1821 aufzeichnete, notierte er: „Schönes Glück, die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts durchlebt zu haben. Großer Vorteil, gleichzeitig mit großen Entdeckungen gewesen zu sein. Man sieht sie an als Brüder, Schwestern, Verwandte, ja insofern man selbst mitwirkt, als Töchter und Söhne." Dann verzeichnete er verschiedene große Erfindungen, die er miterlebte. Darunter bemerkt

er, daß er sich schon 1780 mit den verschiedenen Luftarten beschäftigt habe. Später heißt es: „Die Luftballone werden entdeckt. Wie nah ich dieser Entdeckung gewesen! Einiger Verdruß, es nicht selbst entdeckt zu haben. Baldige Tröstung."

Die Erfindung beschäftigte Goethe vermutlich häufig in seinem Leben. Er war in Deutschland einer der ersten, der Ballons aufsteigen ließ. Den ersten Versuch unternahm er 1783 in Kassel gemeinsam mit dem Arzt Sömmering. Er endete mit einem Mißerfolg. Entmutigt war Goethe dadurch offensichtlich nicht, denn bereits im Dezember 1783, kaum nach Weimar zurückgekehrt, setzte er gemeinsam mit dem Hofapotheker Buchholz seine Experimente fort. [1]) Auch dabei stellten sich anfangs Mißerfolge ein. Es ist aber anzunehmen, daß es den beiden trotzdem gelang, den Landesherren für ihre Unternehmungen zu interessieren. Aus einer alten Rechnung geht hervor, daß Herzog Carl August den Kammerherren von Wedel anwies, sechs Taler für einen Luftballon zu zahlen. Kurze Zeit danach, am 4. Februar, ist dieser Ballon aufgestiegen. Zur Freude der Hofgesellschaft hatte man ihn illuminiert.

Leider sind unsere Kenntnisse über diese Versuche gering. Aus Goethes Briefwechsel mit Frau von Stein wissen wir jedoch, daß er im Mai 1785 gemeinsam mit Buchholz in seinem Garten Versuche mit Gasballons unternahm.[2]) Als Ballonhüllen dienten ihnen Kuhblasen. Woraus die Füllung bestand, ist nicht bekannt; vermutlich war es Wasserstoff, was, wenn es sich so verhielt, eine erstaunliche Leistung war, da die Bereitung von größeren Mengen Wasserstoffgas mit bedeutenden Schwierigkeiten und auch Gefahren verknüpft war. Weimar war zu dieser Zeit zwar der geistige Mittelpunkt der deutschen Nation, zur Verwirklichung größerer Experimente fehlten der kleinen Residenz, die von bäuerlichen Anwesen, von Handwerk und Kleinindustrie beherrscht war, jedoch alle Voraussetzungen.

Vermutlich ist dies die Ursache, warum Goethe seine Experimente bald einstellte, obwohl er, das beweisen seine Werke, stets großes Interesse für die Entwicklung der Ballonfahrt zeigte. So finden wir in seinem „Faust" in dem kleinen Auftritt hinter der Schülerszene einen Anklang an die Warmluftballons. Faust fragt, in welchem Fahrzeug die Weltenfahrt angetreten werden solle:

„Wie kommen wir denn aus dem Haus?
Wo hast du Pferde, Knecht und Wagen?“

So wie jedermann zu dieser Zeit reist, denkt sich der Gelehrte die Weltenfahrt. Anders Mephistopheles:

„Wir breiten nur den Mantel aus,
Der soll uns durch die Lüfte tragen.
Du nimmst bei diesem kühnen Schritt
Nur keinen großen Bündel mit.
Ein bißchen Feuerluft, die ich bereiten werde,
Hebt uns behend von dieser Erde.
Und sind wir leicht, so geht es schnell hinauf.“

Der Mantel, der Faust und Mephistopheles durch die Lüfte tragen soll, ist die Hülle des Ballons, der durch Warmluft emporgehoben wird. Goethe gestaltete also die Luftfahrt, von der schon die alten Sagen und Bücher über Faust berichten, den naturwissenschaftlichen Erkenntnissen seiner Zeit entsprechend um.

Wie weit die Einwohner Weimars von den Goetheschen Experimenten und Ballonfahrtinteressen berührt wurden, ist leider nicht mehr festzustellen; es gibt darüber keine Aussagen. Vermutlich hatten sie aber ganz andere Sorgen. Und die Ballonversuche des Genius von Weimar waren bald von ihnen vergessen.

DER START DES ZEPHYROS

Einhundert Jahre vergingen, bis wieder ein Ballonstart in Weimar stattfand. Die Ballonfahrerei war den Kinderschuhen längst entwachsen, und darum bewegte der Start die Gemüter der Weimarer Einwohner ganz außerordentlich. Als bekannt wurde, daß der Ballonfahrer Carl Securius am 1. Mai 1887 in Weimar den ersten bemannten Ballonstart durchzuführen gedachte, feierten sie den mutigen Ballonfahrer als einen Sendboten der technischen und ökonomischen Entwicklung, der sie mit seinem Start aus der geschäftigen kleinbürgerlichen Enge der kleinen Residenz herausführte und an der Entwicklung in der Welt teilhaben ließ.

Startplaz des Ballons war der Garten der Turnhalle bei der Realschule. Nur dort lag an der Straße eine 100 Millimeter weites Gasrohr, das zur Füllung des Ballons gebraucht wurde.[3]



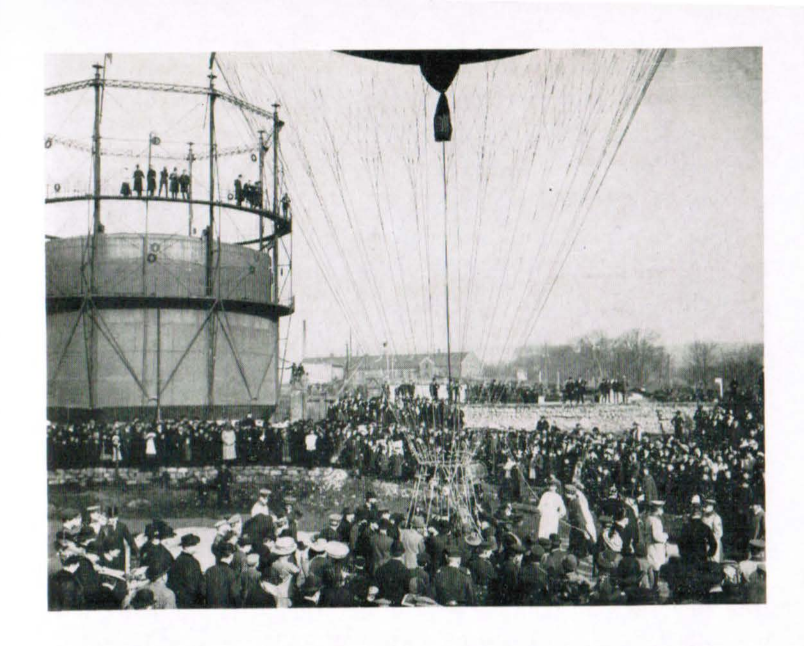
Freiballonaufstieg um 1895

Aus Berichten geht hervor, daß sich schon früh am Morgen des 1. Mai viele Schaulustige am Startplatz des Ballons eingefunden hatten. Sie behinderten die umständlichen Vorbereitungen derart, daß Soldaten der Weimarer Garnison, die zum Ballonhalten bereitgestellt waren, die schaulustigen Massen zurückdrängen mußten. Die Stimmung der Zuschauer glich einem Volksfest. Sie erreichte schon vor dem Aufstieg des Ballons einen ersten Höhepunkt, als bekannt wurde, daß sich der Weimarer Ingenieur Zimmermann zur Mitfahrt bereit erklärt hatte.

Ingenieur Zimmermann hat seine Aufzeichnungen über diese

Ballonfahrt hinterlassen. Sie lauten: „Die Reisenden erhoben sich 4.34 Uhr pfeilschnell in die Lüfte, sahen Weimar unter sich, was einen prächtigen Anblick bot. Man spürt keine Bewegung, fühlt keinen Schwindel, man kann schreiben so bequem wie im Zimmer; ein Schluck Port auf glückliche Landung mundet vortrefflich. Schon in zwei Minuten 680 Meter Höhe erreicht, in die Wolken eingedrungen. Die Aussicht von der Vogelperspektive zwar verhüllt, aber desto klarer nach oben, durch die glänzenden Strahlen der Sonne, welche das Wolkenmeer, einem Eisfeld mit Eisbergen vergleichbar, mit einem wahren Zauberglanz erleuchtet. Ein Anblick, den Worte kaum zu schildern vermögen! – Noch bei 1050 Meter Höhe hört man das Pfeifen der Lokomotive, das Rollen der Bahnwagen, sogar bei 1200 Meter die Kirmesmusik aus Nohra und das Fallen der Kegel. – 5 Uhr 20 Minuten ist die höchste Entfernung mit 1520 Meter erreicht und selbst da noch ist Hundegebell vernehmbar. 5 Uhr 30 Minuten fällt man auf 1200 Meter, kommt von der glühenden Sonne in den kältenden Nebel. 5 Uhr 58 Minuten auf 100 Meter gefallen, wird schon die Erde wieder sichtbar. Ein herrliches Panorama breitet sich aus: Dörfer, Waldung im Fernblick. Vorbereitungen zur Landung werden getroffen; die Passagiere schlingen Stricke um Brust und Arme, fassen die am Ballon befestigten Ringe, ziehen die Beine in die Höhe, ‚hangen und bangen in schwebender Pein'. – Das Ventil wird 6 Uhr 3 Minuten geöffnet, und in kaum einer Minute bringt der Riesenballon seine Insassen, durch die Luft sausend, der Mutter Erde zurück. Die Gondel schlägt auf den Boden auf, der Ballon geht nochmals, etwa 150 Meter, in die Höhe, endlich ertönt das Kommando ‚Los!', und die Luftschiffer werden in einem Gerstenfeld sanft abgelagert. Man befindet sich zwischen Sprötau und Schloßvippach; längst schon bemerkt, kommt Jung und Alt zu Hilfe, ein Geschirr wird zur Verfügung gestellt; halb 11 Uhr werden die Reisenden mit lautem Jubel in Weimar begrüßt. Herr Securius rühmt Herrn Zimmermann als einen überaus mutigen Passagier und letzterer gedenkt freudigst dieses Abenteuers."

Der Ballonaufstieg des Aeronauten Securius wurde ein voller Erfolg. Er trug in Weimar ganz unerwartete Früchte, denn ernstzunehmende Männer gründeten unter dem begeisterten Schwung, den das große Erlebnis ihnen gebracht hatte, die Ortsgruppe Weimar der Sektion Thüringischer Staaten des Säch-





Freiballonaufstieg in Weimar um 1905

sisch-Thüringischen Vereins für Luftschiff-Fahrt. Aus dieser Ortsgruppe heraus wuchsen über Jahrzehnte hinweg die eifrigsten Verfechter Weimarer Luftfahrtinteressen.
Zunächst lagen diese Interessen auf wissenschaftlich-sportlichem Gebiet. Der Verein wollte der Entwicklung des Luftfahrtgedankens durch Ballonfahrten und durch Vorträge dienen. Unter der zunehmenden Militarisierung des Lebens im Deutschen Kaiserreich wurden aber die ballonsportlichen Bemühungen von Amts wegen so eingeschränkt, daß sie in Weimar gar nicht erst zum Tragen kamen.
Außerdem erhielt nur zehn Jahre später die Luftfahrtpraxis durch die Flugversuche Lilienthals sowie durch die Entwicklung der Luftschiffe einen neuen Inhalt. Die Ballonfahrt wurde in den Hintergrund gedrängt. Besonders die Luftschiffe, die alle bisherigen Versuche und Unternehmungen völlig zu revolutionieren versprachen, fanden viele Anhänger. Ihre Begeisterung schlug Zeppelin entgegen, der ein Jahrzehnt lang die beliebteste Spottfigur aller Witzblätter, um die Jahrhundertwende durch die nationalistische Propaganda zum bewunderten und gefeierten Abgott, zum Inbegriff aller Luftfahrt für das deutsche Volk gemacht wurde.

VEREIN FÜR LUFTVERKEHR

Ein wahres Luftschiff-Fieber ergriff die einzelnen Länder und Städte des Reiches. Neben der militärischen Verwendung des Luftschiffes planten weitsichtige Techniker und Unternehmer die Einrichtung ziviler Luftverkehrslinien in Deutschland und über Deutschland hinaus. Das erforderte naturgemäß beträchtliche finanzielle Mittel. Aktiengesellschaften, die sehr oft jedem, der zeichnete, alles versprachen, waren die kapitalistische Methode zur Beschaffung dieser Mittel. Und um für Weimar die Möglichkeit einer Beteiligung am einzurichtenden Luftverkehr zu erhalten, kam man auf den Gedanken, einen Verein für Luftverkehr zu gründen.
Geistiger Vater war Rechtsanwalt Georg Mardersteig, der auch sofort eine bemerkenswerte Aktivität entwickelte, um Aktien der zu gründenden DELAG zu erwerben. Bei diesen Bemühungen ließ er die Befürchtung durchblicken, daß mög-



Die Landung mit dem Zeppelin-Luftschiff 3 in Berlin-Tegel am 29. August 1909 war eine Angelegenheit der herrschenden Cliquen. Mit weißer Schirmmütze Graf Zeppelin.

licherweise andere thüringische Städte vor Weimar einen Vorzug bei der Einrichtung von Luftverkehrslinien erhalten könnten. Seine Anspielungen waren auf Gotha gerichtet, wo man ebenfalls recht rege Luftverkehrsunternehmungen plante. Vom Direktor der Luftschiffbau-Zeppelin-GmbH, Colsmann, erhielt er aber die beruhigende Zusicherung, „daß eine Haltestelle in Gotha keineswegs eine solche in Weimar ausschließe“, wenn die Weimarer Luftfahrtinteressenten zu einer beschleunigten Aktienzeichnung bereit wären. Und um dieser Forderung mehr Nachdruck zu verleihen, stellte Colsmann den Besuch eines Luftschiffes in Weimar für das nächste Jahr in Aussicht.
Der Köder Colsmanns verfehlte die erwartete Wirkung nicht. Da die erste Aktienzeichnung bis Ende November 1909 erfolgen mußte, schlossen sich am 27. 11. 1909 einige Firmen und Privatleute zum Verein für Luftverkehr e. V. (VfL) zusammen. Gründungsmitglieder waren:

Aktiengesellschaft für Eisenbahn- und Militärbedarf,
Otto Hetzer, Holzpflege- und Holzbearbeitungs-AG,
Rechtsanwälte Gebr. Mardersteig,
Firma Michael & Hartung,
Freiherr von Rüxleben,
Dr. med. Vulpius,
Oberingenieur Wehe.

Den Vorsitz des Vereins übernahm Rechtsanwalt Mardersteig.



Zeppelin-Luftschiff 3 über dem Berliner Dom am 29. August 1909. Auch der Dom fiel den anglo-amerikanischen Bombenfliegern im zweiten Weltkrieg zum Opfer.

Die in Frankfurt am Main gegründete Deutsche Luftschiffahrt-gesellschaft-AG (DELAG), stellte mit ihrem vollgezeichneten Grundkapital von drei Millionen Mark, bei Anlehnung an die Luftschiffbau-Zeppelin-Gesellschaft-mbH eine wirtschaftliche Macht dar, die als einzige in der Lage war, einen Luftverkehr durchzuführen. An dieser Gesellschaft hatte sich der Verein für Luftverkehr beteiligt. Aber nicht nur Weimar, sondern auch fast alle anderen bedeutenden Städte Thüringens. Sie traten sofort in eine scharfe Auseinandersetzung über die Frage, welche Thüringer Stadt die künftige Haltestelle auf der geplanten Strecke Frankfurt am Main – Berlin beziehungsweise Frankfurt am Main – Dresden erhalten solle. Dieser Kampf erhielt seine Zuspitzung durch die Angst, daß die betreffende Stadt mit der Erlangung dieser Haltestelle einen Vorsprung in der künftigen Entwicklung der Luftschiffahrt erhalten könnte, was wiederum einen nicht unbeträchtlichen wirtschaftlichen Aufschwung nach sich ziehen mußte.

Um Weimar diese Vorrangstellung zu sichern, bemühten sich die Mitglieder des Vereins für Luftverkehr sofort um die Beschaffung und Anlage eines Landeplatzes für lenkbare Luftschiffe. Sie erfreuten sich dabei der vollen Unterstützung der großherzoglichen Schatullenverwaltung sowie des Großherzogs selbst. Von beiden Stellen wurde ihnen mit wohlwollenden Worten Geld in Aussicht gestellt. Natürlich erst wenn sich der erste Erfolg eingestellt haben würde.

Ohne entsprechende Mittel aber war kein Luftschifflandeplatz zu errichten. Und so gingen die Vereinsmitglieder die Weimarer Stadtverwaltung um Unterstützung aus dem Stadtsäckel an. Da der Vorsitzende des VfL dabei geschickt seine Beziehungen zur „allerhöchsten Stelle“ in die Waagschale warf, wurde sie ihnen – wenn auch nur in bescheidenem Umfange – gewährt.

Im Sommer des Jahres 1910 errichtete der Verein dann mit einem Kostenaufwand von 30 000 Mark einen vorerst provisorischen Luftschifflandeplatz mit Ankervorrichtung auf den „Neunzig Äckern“, an der Jenaer Straße gelegen. Anfangs glaubte man mit dieser provisorischen Einrichtung des Landeplatzes auszukommen. Die schweren Unfälle aber, von denen die Luftschiffe immer wieder betroffen wurden, und andererseits der rasche Aufschwung des in Deutschland zuerst völlig außer Acht gelassenen Flugwesens zeitigten einen sehr schnellen Mei-

nungsumschwung. Zwar hoffen die Vereinsmitglieder noch immer, durch die beschleunigte Fertigstellung des Landungsplatzes spätestens für das Jahr 1911 den ersten Besuch eines lenkbaren Luftkreuzers zu erreichen, aber bald mußten sie einsehen, daß sie einem Irrtum unterlegen waren. Es landete nur ein einziges Mal ein Militärluftschiff während einer Übungsfahrt auf dem Platz am Webicht, ohne daß es für diesen Zwischenaufenthalt die Anlage des Vereins benötigte.

Der Verein geriet dadurch in eine Krise; die Mitglieder waren von der Erfolglosigkeit ihres Wirkens deprimiert. Der ehrgeizige Vereinsvorsitzende jedoch orientierte sie auf die aussichtsreichere Fliegerei. Mardersteig hatte durchaus richtig erkannt, daß man mit dem Kult um den Grafen Zeppelin die Anfangsjahre der Fliegerei in Deutschland verschlafen hatte. Die Zukunft aber gehörte dem Flugzeug. Und als im Februar 1911 vier Flieger, die einen Fernflug von Gotha über Erfurt nach Weimar durchzuführen gedachten, den Landeplatz am Webicht besichtigten und sich übereinstimmend dahin aussprachen, daß der Platz auch als Flugplatz zu benutzen sei, und daß viele Städte Deutschlands glücklich wären, wenn sie einen derartigen Platz besitzen würden, schlug die Stimmung der Vereinsmitglieder sofort wieder in Begeisterung um. Mit Feuereifer bereiteten sie die Ankunft der Flieger vor und organisierten gleichzeitig die erste Weimarer Flugwoche.

FERNFLUG GOTHA – WEIMAR

Am 5. März 1911 meldeten die Weimarer Zeitungen als Wichtigstes vom Tage den Beginn des Überlandfluges von Gotha nach Weimar. In der Zeitung „Deutschland“ las es sich so: „Derjenige Teil des Publikums, der es sich nicht verdrießen ließ, bis nach 6 Uhr auf dem Exerzierplatz am Webicht auszuharren, kam nach einer langen Geduldsprobe doch noch recht angemessen auf seine Rechnung. Ein Flieger, Emil Jeannin[4] aus Mühlhausen i. E., tauchte auf seinem Aviatik-Doppeldecker eigener Konstruktion gegen zehn Minuten nach 6 Uhr am Horizont, etwa über die Höhe des neuen Friedhofes auf, kam in wundervoll ruhigem Fluge, in ungefährer Höhe von 400 bis 500 Metern, rasch näher, fuhr rechts um das große Zelt herum

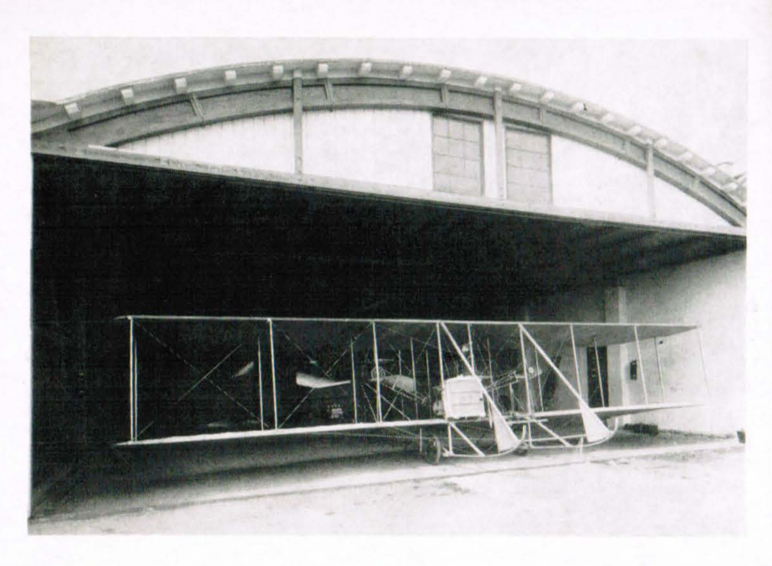


Einweihung des Flugplatzes „Neunzig Äcker“ am Webicht mit dem Fernflug Gotha – Weimar im März 1911. Der Pavillon hatte die „Königlichen Hoheiten“ und höheren Hofschranzen vor den Unbilden des Wetters zu schützen.

und landete gegen 6 Uhr 15 Minuten glatt auf dem Platz, von dem lauten Beifall der tausendköpfigen Menge lebhaft begrüßt. Die Regimentskapelle spielte ... Herr Jeannin verließ in denkbar bester Verfassung seinen Flugapparat, der von Soldaten nach einiger Zeit mit etwas Mühe in dem Zelt, das man auf dem Platz errichtet hatte, untergebracht wurde.

Die 50 km von Gotha nach Weimar hat Jeannin in knapp einer halben Stunde zurückgelegt, wobei erwähnt werden muß, daß der Aufstieg recht schwierig war, und daß sich während der Fahrt starke Seitenwinde bemerkbar machten. Dem bewährten Führergeschick Jeannins gelang es trotzdem, ein sehr günstiges Zeitresultat zu erzielen, und über das wundervolle Landen war man ganz besonders erstaunt und entzückt ...“

Auch der Flieger Gabriel Poulain[5], der vor Jeannin in Gotha aufgestiegen war, war nicht allzu weit vom Ankunftsplatz entfernt gelandet. Er hatte die Richtung verfehlt und war wegen der einbrechenden Dunkelheit an der Straße bei Schwabsdorf niedergegangen. Er setzte seinen Flug am nächsten Morgen fort. Von den beiden anderen Fliegern erreichte nur Thelen mit einiger Verspätung sein Ziel. Der Flieger Caspar hatte auf den Start verzichtet. Eine besondere Genugtuung empfanden am 8. März, dem Tag, da die Flugvorführungen in Weimar begannen, die Arbeiter des Hofwagenfabrikanten Axthelm und des Besitzer der Automobilzentrale, Dittmann, die unter Leitung



Whrigt-Doppeldecker der „Mitteldeutschen Fliegerschule" auf dem Webicht-Flugplatz 1911

des Werkmeisters Hosumbek den Flugapparat Robert Thelens repariert hatten. Thelen war nach schwerer Havarie seiner Maschine auf den Gaberndorfer Feldern notgelandet und hatte bereits den verzweifelten Entschluß gefaßt, auf eine weitere Teilnahme an dem Flugunternehmen zu verzichten. Er wollte den beschädigten Apparat zur gründlichen Wiederherstellung nach Berlin-Johannisthal verfrachten, als ihm diese Hilfe zuteil wurde. Dazu kam die Flugleitung Robert Thelen insofern entgegen, als sie ihn von der Verpflichtung entband, im Flug von Gotha kommend auf dem Webichtplatz zu landen. So hatte der Unfall Thelens keine Verkürzung der Flugvorführungen in Weimar zur Folge, sondern hat ihnen vielmehr den eindrucksvollsten Höhepunkt gebracht.[6]

Nachdem der Fernflug von Gotha nach Weimar und die sich anschließende Flugwoche einen vollen Erfolg gezeitigt hatten, konzentrierte der VfL alle seine Kräfte auf den weiteren Ausbau des Webicht-Flugplatzes. Es wurde begonnen, für zwei große Flugzeuge eine Flugzeughalle, zwei halbseitig gedeckte Flugzeugschuppen für unvorhergesehene Fälle, eine Wasserstoffgasflaschenanlage nebst Füllanlage für Luftschiffe sowie ein Wärterhäuschen nebst Geschäftszimmer zu errichten. Da

zudem auch Aussicht bestand, schon zum 1. Mai des Jahres 1911 einen Fluglehrer mit zwei Flugzeugen, Monteuren und so weiter heranzuziehen, um mit diesem Stammpersonal die Gründung einer Fliegerschule vorzunehmen, beantragte der Verein – er hatte der zukünftigen Fliegerschule bereits einen Unkostenzuschuß von 4500 Mark bewilligt und war ohne Mittel – beim Rat der Stadt Weimar einen jährlichen Zuschuß von 750 Mark.

Der Zuschuß wurde bewilligt, und am 8. Juni 1911 konnte die „Mitteldeutsche Fliegerschule" auf dem Weimarer Webicht-Flugplatz eröffnet werden. Ein großes Schaufliegen, veranstaltet von den für die Fliegerschule engagierten „Herren" Hauptmann a. D. Blattmann und Oberleutnant v. Mossner, begeisterte die zur Eröffnung herbeigeeilten Zuschauer. Doch die mit viel Vorschußlorbeeren bedachte Fliegerschule bestand nur ein knappes Jahr. Nur ein einziger Flugschüler wurde darin ausgebildet. Am 16. Dezember 1911 legte der Maschinenbauer Ludwig Kammerer auf einem Whrigt-Doppeldecker seine Flugzeugführerprüfung auf dem Webicht ab. In der übrigen Zeit flog Melly Beese, die erste deutsche Fliegerin, die von Johannisthal herübergekommen war, auf dem Platz Trainingsrunden und vervollkommnete ihr fliegerisches Können. Danach ging sie nach Johannisthal zurück, und in Weimar herrschte wieder Ruhe.

Der zweimonatige Flugbetrieb von August bis September 1911 für Rechnung des VfL hatte trotz der Einnahmen aus dem Lehrgeld des einen Flugschülers und aus einem Schaufliegen, einen Verlust von 1600 Mark nach sich gezogen. Betrübt ob dieser Kassenflaute schlug Rechtsanwalt Mardersteig vor, sich im Jahre 1912 bei der Allgemeinen-Flug-Gesellschaft (AFG) in Berlin zu beteiligen, die seiner Ansicht nach einen mindestens dreimonatigen Flugbetrieb auf dem Platz am Webicht würde garantieren können. Doch er hatte sich geirrt. Die Direktion der AFG ließ sich das finanzielle Ergebnis des Vorjahres vorlegen und lehnte nach Einsichtnahme höflich aber bestimmt ab. Nur mit dem Enthusiasmus einiger Weimarer Bürger allein konnte die Gesellschaft kein Geld verdienen.

Rechtsanwalt Mardersteig, inzwischen zum Reserveoffizier der Verkehrstruppen avanciert, war durch den Fehlschlag, den der Verein mit der Fliegerschule erlitten hatte, skeptisch geworden. Er begriff, daß seine – von den Ideen der „Alldeutschen" diktierten – Pläne mit dem Verein nicht zu verwirklichen waren, und wandte sich neuen, größeren Aufgaben zu. Am 7. März 1912 rief er den Deutschen Flugverband mit Sitz in Weimar ins Leben. Als Vorsitzenden gewann er den Herzog Ernst Günther, zu Schleswig-Holstein, als dessen Stellvertreter den Weimarer Oberschloßhauptmann Graf Finck von Finckenstein. Den geschäftsführenden Vorsitz sicherte sich der Rechtsanwalt selbst.



Das durch und durch chauvinistische Ziel des Verbandes war die Organisation, Einrichtung und Erhaltung „eines über ganz Deutschland sich ausbreitenden Netzes von Flugplatz- und Luftschifflandungsanlagen als Grundlage für die Entwicklung des Deutschen Flugwesens im allgemeinen und des *Deutschen Militärflugwesens im besonderen.*"

Der Rechtsanwalt fand mit seinem Plan eine über seine Heimatstadt hinausgehende Resonanz, denn das preußische Kriegsministerium hatte nach langem Zögern die Bedeutung des Flugzeugs als eines überaus wichtigen Werkzeugs der Kriegstechnik erkannt. Das Flugzeug war zur Waffe geworden. Damit war der herrschenden Klasse daran gelegen, das Flugwesen im Sinne der militärischen Aufrüstung zu popularisieren. Die Woge

der Kriegsvorbereitung erschien dem Weimarer Rechtsanwalt das beste Mittel, seinen persönlichen Ehrgeiz zu befriedigen.

Um den flugtechnischen Rückstand des deutschen Kaiserreiches gegenüber Frankreich schnellstens aufzuholen, wurde die Nationalflugspende in allen Teilen Deutschlands organisiert. Die Schirmherrschaft darüber übernahm Prinz Heinrich von Preußen. Bis zum 15. Dezember 1912 standen aus dieser Spende 7 647 950,48 Mark zur Verfügung. Wie die Organisatoren der Flugspende arbeiteten, ist am Beispiel der Stadt Weimar ersichtlich. Hier erließ der großherzogliche Bezirksdirektor Dr. Heydenreich am 28. Mai 1912 einen Zirkularaufruf zur Nationalflugspende. Die betreffenden Bürger wurden dabei nicht erst gefragt, ob sie bereit seien, zu spenden und in einem Komitee



Flughallen am Fugplatz „Neunzig Äcker" mit Whrigt-Doppeldecker. Bis auf eine, deren Konturen noch heute zu erkennen sind, mußten alle Hallen auf Grund des Versailler Vertrages demontiert werden.

der Flugspende mitzuarbeiten, sondern Dr. Heydenreich ließ ihre Namen erst in den Zeitungen veröffentlichen und forderte sie danach auf, im Falle der Ablehnung ihm schriftlich Mitteilung zukommen zu lassen.

Im Jahre 1912 unternahm Mardersteig auch noch ernste Anstrengungen, um eine Militärfliegerschule nach Weimar zu ziehen. Auf Grund seiner Bemühungen kamen am 12. November 1912 Dr. Walter Huth und dessen Mitarbeiter Walter Nax von den Albatros-Flugzeugwerken aus Berlin nach Weimar,

um über das Projekt der Einrichtung einer Militärfliegerschule zu verhandeln. Sie forderten dazu ein etwa 1 qkm großes Terrain bei Schöndorf. Den Webicht-Platz lehnten sie als zu klein ab. Sie beabsichtigten, jährlich etwa 40 Offiziere in drei- bis viermonatigen Kursen auszubilden. Dafür sollte in Schöndorf von der Stadt ein Hotel errichtet werden, das sie mit 70 000 Mark Baukosten veranschlagten. Für Flugzeugschuppen und andere Betriebsräume verlangten sie weitere 30 000 Mark. Insgesamt sollte Weimar für die Durchführung dieses Projekts 100 000 Mark aufwenden. Mardersteig war von diesem Projekt begeistert. Aber alle seine Redekünste nutzten nichts; der Oberbürgermeister wagte dieses Angebot nicht einmal der Vertretung der Stadt vorzulegen, so unvorstellbar hoch waren ihm, der mit ständiger Geldknappheit zu ringen hatte, die geforderten Summen.

Daraufhin plädierte Rechtsanwalt Mardersteig dafür, die Schule am Webicht zu errichten. Nach seinen neuen Vorstellungen sollte die Stadt Weimar dafür eine Flugmaschinenfabrik mit einem Kostenaufwand von 100 000 Mark erbauen lassen, in der etwa 250 Arbeiter Lohn und Brot finden sollten. Später würde man sie, so träumte er, zur größten deutschen Flugmaschinenfabrik ausbauen. Seine Initiative in dieser Angelegenheit wurde erst durch die am 19. November 1912 erfolgende Ablehnung des Projekts durch die Militärbehörden gebremst. Zum Erliegen kam sie nicht.

Bereits am 28. Mai 1913 war Mardersteig wieder auf dem Kriegspfad. Mit einer Eingabe an den Geheimen Staatsrat Dr. Paulssen versuchte er, nun ein Gelände für eine Militärfliegerstation zu erhalten. Um seiner Forderung Nachdruck zu geben, deklarierte er seine Idee als zukünftigen „Landesflugplatz“ des Großherzogtums, der natürlich in Weimar oder in der Nähe von Weimar liegen müsse.

Aber auch von Seiten des Geheimen Staatsrates wurde er nicht unterstützt. So mußte Mardersteig sich vorerst damit begnügen, den am Webicht gelegenen Flugplatz so gut es eben ging zu einer Militärfliegerstation auszubauen. Bereits am 6. Juni 1913 konnte er den Oberbürgermeister von Weimar benachrichtigen, daß der Großherzog die Einweihung eines militärischen Flugstützpunktes Weimar, „zu dem die Stadt 5000,– M zu stiften die Freundlichkeit hatte“, am 27. ds. Mts. abends 6 Uhr genehmigt

Auszug aus einer Denkschrift des Rechtsanwalts Mardersteig, mit der er die Schaffung des Deutschen Flugverbandes vorbereitete.

Eingetr. Verein für Luftverkehr
in Weimar.
○

Ein deutscher Flugplatzverband mit Betriebsmittelgemeinschaft.

(An Handschriftstelle gedruckt.)

I. Rückblick.

Eine wirkliche Hebung und Entwickelung des deutschen Flugwesens scheint nur erreichbar zu sein, wenn der zurzeit tatsächlich an Berlin-Johannistal gefesselte deutsche Flugbetrieb dezentralisiert wird und überall im Reich in angemessenen Abständen geeignete und lebensfähige Flugplätze geschaffen werden.

Es hat an Versuchen lokalen Flugplatzbetriebs nicht gefehlt, aber sie haben in Wirklichkeit keine befriedigenden Ergebnisse erzielt. Das Flugwesen ist eben mit allem, was daran hängt, eine viel zu kostspielige Sache, als daß es privaten, bez. lokalen Flugplätzen zurzeit überhaupt möglich wäre, sich ohne schwere Zubußen auch nur einige Zeit lang zu behaupten; jedenfalls sind sie aus eigener Kraft außerstande, auf die Dauer immer neues vollwertiges Material an Fliegern und Flugzeugen zu bieten, selbst wenn sie in Anlehnung an einzelne ortsansässige, selbständige Flieger oder an eine Flugzeugfabrik arbeiten, denn im Zweifel wird auch einer solchen Anlehnung das Bedenken einer unvermeidlichen Einseitigkeit und Eintönigkeit des Gebotenen entgegenstehen, da jeder selbständige Flugzeugbesitzer und jede Fabrik stets ihren Typ bevorzugen wird.

1

In vorzüglicher Hochachtung

ergebenst

G. Mardersteig,

1. Vorsitzender des Vereins für Luftverkehr
und Mitglied der Flugzeugabteilung des Deutschen Luftfahrerverbandes.

hatte. Mit gleicher Nachricht erfuhr Oberbürgermeister Dr. Donndorf, daß der VfL, dessen Vorsitzender Mardersteig ja ebenfalls war, von dem Zuschuß von 750 Mark, den die Stadt für 1913 zugesagt hatte, einen Teilbetrag von 500 Mark unter Bezeichnung, „Ehrenpreis der Stadt Weimar“ für Schauflüge, die anläßlich der Einweihungsfeierlichkeiten stattfinden sollten, verausgaben werde.

Weimar hatte wieder einmal einen Flugtag. Seit langem war erklärt worden, daß „da oben“ doch „gar nichts los“ sei, und so kam es, daß in der Weimarer Bevölkerung genug Skepsis vorhanden war und viele sich den Weg nach Neunzig Äckern

gar nicht machten. Aber trotz unregelmäßiger Witterung war es zwei Fliegern geglückt, Weimar noch rechtzeitig zu den Eröffnungsfeierlichkeiten zu erreichen. Der eine von ihnen, Leutnant v. Eckenbrecher aus Münster, hatte dabei mit einer Rumpler-Taube einen Schnelligkeitsrekord aufgestellt, indem er in 2 Stunden 3 Minuten von Münster nach Weimar flog.
Dem anderen Flieger, Leutnant v. Scheele, der aus Weimar stammte, war es nicht so gut ergangen. Er mußte mit seinem Albatros-Doppeldecker bei Schwabsdorf, auf fast derselben Stelle wie einige Jahre zuvor Poulain, notlanden. Zur Eröffnungsfeier kam er aber noch zurecht.
Die Feierlichkeiten waren vom Vorsitzenden des Deutschen Flugverbandes, Rechtsanwalt Mardersteig, und seinem Stabe, Major Knopf und Kaufmann Lämmerhirt, vorbereitet worden. Sie hatten viel zu tun gehabt, denn die Eröffnung des ersten vom Deutschen Flugverband geschaffenen Flugstützpunktes wurde in Gegenwart der großherzoglichen Familie und anderer einflußreicher Personen vorgenommen. Die beiden Flieger führten einen Zielflug nach Jena, einen Höhenflug, bei dem sie immerhin 2500 m Höhe erreichten, und einige Starts und Landungen durch. Am Schluß der Veranstaltung erhielten sie Preise und Orden verliehen. Rechtsanwalt Mardersteig aber erhielt vom Herzog Ernst Günther dessen Bild mit eigenhändiger Widmung.[7]
Nach den Flugveranstaltungen fand im Hotel „Russischer Hof" ein Festmahl statt, an dem die Vorstände des Flugverbandes, des VfL, die auswärtigen Offiziere und verschiedene Vertreter von Vereinen und Behörden teilnahmen. Nach mehreren Tischreden ergriff Graf Finck von Finckenstein das Wort. Er gab einen kurzen Bericht über die Entstehungsgeschichte des Flugverbandes und schloß mit einem Hoch auf die Fliegertruppe und deren Inspekteur, General Messing. Der letztere dankte für die Begrüßung und widmete vor allen Dingen dem Rechtsanwalt Mardersteig sehr überschwängliche Dankesworte, „weil er nicht nur in weitschauender Weise der Vater des Gedankens der Flugstützpunkte war, ... sondern weil er auch von Anfang an zielbewußt Hand in Hand mit den Fliegertruppen ging und mit nie versagender Tatkraft und Fähigkeit das einmal übernommene Werk der Schaffung des Flugverbandes und der Organisation der Flugstützpunkte durchführt ..."

Was hatte Mardersteig erreicht, daß er von den Militaristen so gelobt wurde? Betrachten wir dazu einen Vertraulichen Bericht des Deutschen Flugverbandes vom 26. November 1913. Darin heißt es: „Der Deutsche Flugverband hat nach Abschluß der Sammlungen für die Nationalflugspende zunächst in Gemeinschaft mit den höheren Militärbehörden die Städte im Reich festgelegt, hinsichtlich deren ein wirtschaftliches, wie ein militärisches Interesse an der Einrichtung von Flugstützpunkten in Frage kam.
Das Konsortium der Nationalflugspende beschloß demnächst, sich des Deutschen Flugverbandes als Organ für die Schaffung von Flugstützpunkten zu bedienen und überwies ihm für die ersten 20 Stützpunkte den Betrag von 120 000,– M als Baukostenzuschuß.
Der Deutsche Flugverband hat im ganzen einige 50 Städte wegen der Gründung von Flugstützpunkten bearbeitet. Davon sind bis heute fertiggestellt und nach feierlicher Einweihung ihrem Gebrauchszweck übergeben: Weimar, Altenburg, Coburg, Schneidemühl, Gera.
Im Osten bearbeitet zur Zeit der Deutsche Flugverband folgende Stützpunkte: Frankfurt a. O., Insterburg, Osterode, Ostrowo, Kreuzburg, Gleiwitz, Bromberg, Grünberg, Landberg, Jarotschin, Schweidnitz, Liegnitz und Lissa.
In der Mitte des Reiches kommen außer den mit Spendenzuschüssen bedachten Städten Minden i. W., Bremen und Nordhausen, noch eine Anzahl Städte in Frage, die in der Hauptsache aus eigener Kraft und lediglich unter Inanspruchnahme der Zinsbeihilfe des Königlichen Kriegsministeriums ihre Stützpunkte schaffen wollen. Das Kriegsministerium hat sich in Anerkennung der vom Flugverband gewählten Aufgabe entschlossen, sämtliche Stützpunktstädte mit einer Zinsvergütung von 4–6 % der städtischerseits aufgebrachten Baukosten zu unterstützen ...
Der Deutsche Flugverband hat seither von den ihm überwiesenen 120 000,– M Spendengeldern verwendet und gezahlt: 6000,– M an Altenburg, 6000,– M an Coburg, 6000,– M an Schneidemühl. Die restlichen 102 000,– M liegen noch verzinslich auf der Bank und kommen vertragsmäßig an die einzelnen Stützpunktstädte erst nach Aufteilung und Abnahme der großen Konstruktionsteile durch die Stadt zur Auszahlung.

Von den vom Deutschen Flugverband selbst gesammelten Mitteln sind seither einschließlich der Zuschüsse an einzelne Stützpunkte 16 000,– M aufgezehrt.
Der Stützpunkttyp des Deutschen Flugverbandes hat sich in der Zwischenzeit sehr gut bewährt: Er faßt tatsächlich mindestens 6 Flugzeuge und ist für die von anderen Stellen aus geplanten Stützpunkte vorbildlich geworden. Auch das Königliche Bayrische Kriegsministerium und das Reichsmarineamt haben sich eine große Anzahl unserer Stützpunktzeichnungen nebst Zubehör ausgebeten und erhalten ..."
Die vorstehenden Zeilen beweisen, der „Alldeutsche" Mardersteig half den deutschen Imperialisten, den ersten Weltkrieg vorzubereiten.

KRIEGSVORBEREITUNGEN UND IHR ERGEBNIS

In der Zeit vom 17. bis 22. Februar 1914 wurde die Anlage des Vereins für Luftverkehr auf dem Webichtflugplatz von 7 Offizieren, 5 Unteroffizieren und 37 Mann des dritten Fliegerbataillons aus Köln mit drei Flugzeugen belegt. Diese Abteilung sollte von hier aus an einer Übung der 38. Infanteriedivision, die bis zum 25. Februar 1914 dauerte, teilnehmen. Der Redakteur der Zeitung „Deutschland" jubelte darüber, daß es gelungen sei, „die zuständige Militärbehörde zu dieser Benutzung der Flugplatzanlage zu veranlassen, die auch unserer Bevölkerung aufs neue Gelegenheit geben wird, die Verwendung von Flugzeugen bei größeren militärischen Übungen in der nächsten Umgebung zu beobachten, und die unserem Flugplatz für die entsprechende Zeit ein reges Leben gewährleistet."
Die nur zeitweilig stationierte Truppe wurde am 22. Februar 1914 zu einer selbständigen Fliegerabteilung umbenannt und in Weimar stationiert. Auf dem Flugplatz am Webicht entwickelte sich ein verhältnismäßig reges Leben. Täglich starteten und landeten Flugzeuge. Den Weimarer Bürgern wurden sie vertraute Begleiter. Dabei steckte die Fliegerei noch immer in den Kinderschuhen. Es gehörte von denen, die sie betrieben, viel Mut, viel Liebe zur Sache dazu, und zuweilen gab es auch Bruch. Am 24. Februar 1914 stürzte der auf dem Flugplatz stationierte Eindecker kurz nach dem Start aus etwa



Ausbilder der Weimarischen Fliegerschule für Militär und Zivil im ersten Weltkrieg vor einer französischen Beutemaschine

10 Meter Höhe ab. Die Untersuchung des Unfalls ergab, daß den Piloten, Leutnant Behrens, keine Schuld traf. Eine Erdwelle auf dem Flugplatz hatte dem Apparat vorzeitig Auftrieb gegeben.
Am 17. April 1914 fand eine bemerkenswerte Nachtübung auf dem Webichtplatz statt. Sie stand unter der Leitung des Ingenieurs Brandt. Es war die Aufgabe gestellt, die verschiedenen Start- und Landemöglichkeiten unter Benutzung eines von Zeiss installierten Scheinwerfers zu erproben. Zu diesem Zweck war der Chefpilot Hennig von den Schwade-Flugzeugwerken in Erfurt, abends, um 19.15 Uhr, auf dem Drosselberg bei Erfurt



Werbeanzeige des größten und bedeutendsten Flugzeugwerkes des Kaiserreiches. Der Unternehmer Fokker transferierte seine ungeheuren Gewinne während des Krieges nach Holland. Noch vor Inkrafttreten des Versailler Vertrages hatte er sein Flugzeugwerk nach Holland verlegt.

gestartet. In 900 Meter Höhe hatte er sich dem Webicht genähert und war sicher mit Hilfe des Scheinwerfers gelandet. Infolge dichten Bodennebels war dem Flieger nur die Orientierung nach dem Scheinwerfer möglich gewesen. Diese Nachtstarts und -landungen erbrachten wichtige Erfahrungen.

„Nun ist's nicht mehr zu bezweifeln: Es wird lebendig auf unserm Flugplatz!" schrieben die Weimarer Zeitungen. „Flieger auf Flieger haben sich eingestellt, gestern konnten wir gar von einer Nachtübung mit Benutzung des Scheinwerfers berichten. Heute aber gab es doch den Clou: Zum ersten Male hat ein Luftschiff auf unserm Flugplatz eine Landung vorgenommen. Es war das in Gotha stationierte Militärluftschiff ‚Z. 2', das von dort unter Führung des Hauptmanns v. d. Hagen zu einer Übungsfahrt aufgestiegen war. Daß es ein Zeppelin war, machte die Freude besonders groß, daß es so unerwartet und gerade um diese Stunde kam, hat vielen Weimarern die Gelegenheit geraubt, ein Zeppelinluftschiff aus der Nähe zu sehen, Landung und Aufstieg zu beobachten ..."

Obwohl das Luftschiff gar nicht auf dem unmittelbaren Flugplatz festgemacht hatte, gab dieser Zwischenhalt den Mitgliedern des VfL einen solchen Schwung, daß sie alles versuchten, ein Passagierluftschiff nach Weimar zu bekommen. Rechtsanwalt Mardersteig beschwerte sich bei der DELAG, daß es bis dato immer nur Versprechungen gegeben hätte. Er erreichte, daß die Direktion ihm eine feste Zusage erteilte, das Zeppelin-Luftschiff „Sachsen" für Sonntag, den 26. Juli 1914, nach Weimar zu entsenden.

Auf diese Zusage hin plante der Verein die Durchführung einer Vereinsfahrt. Vorgesehen war eine einstündige Rundfahrt, die für Vereinsmitglieder und deren Angehörige 80 Mark, für Nichtmitglieder 100 Mark kosten sollte. Im zweiten Teil des Programms sollte eine Fernfahrt über Apolda, Leipzig, Rudelsburg, Naumburg, Weißenfels, Lützen und Markranstädt stattfinden. Die Kosten hierfür waren auf 135 Mark und 150 Mark vergleichsweise festgelegt worden.

Mit Zeitungsannoncen und Plakaten wurde für die Fahrt geworben. Aber das Unternehmen stand unter einem ungünstigen Stern; die Kriegsvorbereitungen gestatteten die Durchführung der Fahrt nicht mehr.

Fast zur gleichen Zeit, da der Ausflug mit dem Zeppelin-Luft-



Der Mut und die Kühnheit der deutschen Flieger, die gegen eine vielfache Übermacht kämpfen und verbluten mußten, diente den imperialistischen Kriegsgewinnlern und »verlängerern dazu, die Bevölkerung im Hinterland propagandistisch zu bearbeiten.

schiff stattfinden sollte, veröffentlichte die Zeitung „Deutschland" einen Beitrag, der der Ausstellung deutscher Luftfahrzeuge in der Armbrust[8] gewidmet war. Neben der Freude des Verfassers, daß die Ausstellung stets gut von Schulen, einheimischen Besuchern und auch „Ausländern" besucht sei, hieß es darin: „Die Ausstellung ist in den letzten Tagen durch verschiedene neu hinzugekommene Flugmodelle und andere interessante Gegenstände bedeutend bereichert und bietet von Tag zu Tag mehr Sehenswürdigkeiten. Besonders zu erwähnen ist, daß die Weimarer Jugend sich äußerst rege an dem viel Geduld und Zeit erfordernden Modell-Flugzeugbau beteiligt und in den meisten Fällen wirklich Hervorragendes bietet. Diese Modelle werden mit im Ausstellungskatalog aufgenommen, und es findet in letzter Zeit eine Prämiierung der besten Apparate statt. Der Schüler W. Zeyss fertigte einen Wright-Doppeldecker, Volkmar Muthesius einen Harlan-Eindecker; George von Düring einen Blériot-Eindecker; Richard Wendeborn eine Albatros-Taube und Bruno Albrecht einen Heine-Propeller (1 Meter lang). Wir machen nochmals auf diese reichhaltige Ausstellung deutscher Luftfahrzeuge aufmerksam ..."

Bereits einen Tag später erschien in derselben Zeitung eine Annonce, in der „in Wahrung berechtigter Interessen . . . gegen die in Weimar stattfindende deutsche Luftfahrtausstellung protestiert und die Ausstellung als Fälschung bezeichnet" wurde.
Die richtige Luftfahrtausstellung kam erst in der Zeit vom 15. bis 27. September 1914 nach Weimar und eröffnete ihre Pforten ebenfalls im Etablissement Armbrust. Die Ausstellung umfaßte 500 Exponate, davon allein 10 Original-Flugapparate. Der Aufbau und der Abbruch der Ausstellung erforderten 20 Arbeiter, die drei Tage und drei Nächte hindurch zu tun hatten, die zehn Eisenbahnwaggons zu entleeren. Erstmalig bekamen die Einwohner Weimars Gelegenheit, sich ein abgerundetes Bild vom tatsächlichen Entwicklungsstand der Luftfahrttechnik zu machen. Die anfänglichen Siegesmeldungen aus dem Kriegsgeschehen verstärkten das Interesse vieler Einwohner, insbesondere der Jugend. Bauten die Jungen aber bei der ersten Ausstellung noch begeistert Flugmodelle, so meldeten sich jetzt viele von ihnen ebenso begeistert und freiwillig zum Kriegsdienst, um als Flieger dem Kaiser zu dienen und um dereinst „ruhmbedeckt" wieder nach Weimar zurückzukehren. Die Ausstellung erfüllte damit genau den Zweck, für den sie konzipiert war: Begeisterung für den imperialistischen Krieg zu erwecken.
Die Namen der meisten dieser gläubigen Jungen waren danach auf den Listen der im ersten Weltkrieg als Angehörige der Fliegertruppe Gefallenen zu finden.
Der Hauptmann der Reserve, Rechtsanwalt Mardersteig, arbeitete dagegen auch während des Krieges ununterbrochen für den Ausbau und die Einrichtung militärischer Flugstützpunkte. An der Front war er nicht zu finden. Den Deutschen Flugverband führte er in die Arme des chauvinistischen Deutschen Luftflottenvereins, dessen stellvertretender Präsident er wurde. Und selbst als die kaiserliche Fliegertruppe nach großen Verlusten geschlagen aus dem Krieg zurückkehrte, gab der Rechtsanwalt seine Bemühungen, die Luftfahrt den Zielen der deutschen Imperialisten gefügig zu machen und besonders Weimar dafür auszubauen, nicht auf. Nur eine kurze Zeitspanne nach dem Krieg, als die Novemberrevolution und die revolutionäre Nachkriegskrise die Herrschaft des deutschen Imperialismus erschütterten, verhielt er sich still. Die Tage, da revolutionäre Flieger der 3. Feldflieger-Ersatz-Abteilung vom Webichtflugplatz und vom Flugplatz Nohra aufstiegen, um über thüringischen Städten und Ortschaften Flugblätter abzuwerfen, die die Bevölkerung zu revolutionären Aktionen aufriefen,[9] nahm der „alldeutsche" Fliegerenthusiast zwar mit großem Unbehagen, aber bewußtseinsmäßig nicht zur Kenntnis. Erst als der „Rote Spuk", wie er es nannte, vorüber war, und die Fliegerabteilung des „Freiwilligen Landesjägerkorps" unter dem Befehl des Hauptmanns Krocker mit ihren 10 doppelsitzigen Aufklärungsflugzeugen und fünf neuen Fokker-Kampfeinsitzern auf dem Platz am Webicht stationiert wurde, lebte der geschlagene Rechtsanwalt wieder auf. Gemeinsam mit Hauptmann von Appell organisiert er den ersten Nachkriegsflugtag in Weimar, auf dem die Piloten des Landesjägerkorps der Weimarer Bevölkerung und den Abgeordneten der Nationalversammlung sowie Vertretern der provisorischen Regierung ihr im Krieg erworbenes Können, in Form von Geschwaderexerzieren, Kunstflügen und Jagdfliegerangriffen vorführten.[10]
Nach der Niederlage der Arbeiterklasse in der Novemberrevolution standen die vorhandenen Flugzeuge wieder völlig im Dienst der herrschenden Klasse. Daran änderte auch die provisorische Regierung unter Ebert nichts. Am 22. Juni 1919 – als die Annahme des Versailler Vertrages bevorstand – warfen Flugzeuge des Landesjägerkorps unzählige Flugblätter über Weimar ab, die einen durch und durch chauvinistischen Charakter trugen. Die Offiziere des Freiwilligen Landesjägerkorps des Generals Maercker „wollten sogar der unterzeichnenden Regierung den weiteren Schutz versagen".[11]

BEGINN DES DEUTSCHEN LUFTVERKEHRS

Den historischen Hintergrund für die Errichtung der ersten zivilen deutschen Luftverkehrslinie gab die Verfassunggebende Deutsche Nationalversammlung, die der revolutionären Haltung der deutschen Arbeiter wegen von Berlin nach Weimar verlegt worden war. Der Noske-Truppe, „Freiwilliges Landesjägerkorps", war der „Schutz" der Nationalversammlung übertragen. Die Hauptaufgabe der dem Korps angehörenden Fliegerabteilung 423 bestand neben dem „Schutz" in der Durchführung des Kurierdienstes für die provisorische Regierung. Ihre

Piloten waren fast ständig zwischen Weimar und Berlin unterwegs; denn der Bahntransport dauerte zu lange und war der revolutionären Ereignisse wegen der provisorischen Regierung nicht sicher genug.
Neben diesem militärischen Kurierdienst wurde auch ein ziviler Luftpost- und Zeitungsverkehr sowie ein Personenverkehr mit Flugzeugen der Deutschen-Luft-Reederei (DLR) von Berlin nach Weimar und zurück eingerichtet.[12] Die kommerzielle Vertretung dieser 1917 gegründeten ersten deutschen Luftverkehrsgesellschaft übernahmen die Reisebüros der Hamburg-Amerikanischen-Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG). Auch in Weimar waren die Flugtickets (damals nannte man sie Flugbillets) im Reisebüro der Hamburg-Amerika-Linie erhältlich.
Bevor der Passagierverkehr begann, hatte die Reichspostverwaltung die Einrichtung getroffen, zwischen Berlin – Weimar – Berlin täglich zweimal Briefe und Zeitungen durch die Flugzeuge der DLR befördern zu lassen. Die Flugzeuge starteten planmäßig von Berlin 7.00 Uhr und 13.00 Uhr, von Weimar 9.30 Uhr und 14.30 Uhr. Sie waren ungefähr 2 bis 2½ Stunden unterwegs. Am Bestimmungsort wurden die Briefe den Empfängern durch Eilboten zugestellt. Die Gebühr betrug für Briefe bis 20 Gramm 1,– Mark, für Briefe über 20 Gramm 1,50 Mark. Die Eilzustellgebühr war in diesen Sätzen einbegriffen. Es bestand Frankierungszwang. Nicht freigemachte Briefe wurden den Absendern zurückgegeben. Die Briefe mußten auf der Aufschriftseite mit den unterstrichenen Vermerken „Durch Flugpost“ und „Durch Eilboten“ bezeichnet sein, sowie Namen, Wohnung und Wohnort des Absenders tragen. Ihre Einlieferung konnte in Weimar nur an den Telegramm-Annahmeschaltern der Postämter, aber nicht in Briefkästen, erfolgen.[13]
Die Briefe mußten bis spätestens eine Stunde vor dem Start des Flugzeugs eingeliefert sein, sonst wurden sie erst mit der nächsten Maschine befördert. Briefe, die wegen Ausfalls eines Fluges überhaupt nicht oder wegen Notlandung nicht auf der ganzen Strecke mit dem Flugzeug befördert werden konnten, wurden dem Bestimmungsort auf schnellstem anderem Postwege zugeführt. Falls eine Beförderung durch Flugzeuge gar nicht oder nur teilweise stattgefunden hatte, wurde die bezahlte Gebühr nach Abzug der Gebühr für den gewöhnlichen Eilbrief

Berlin – Weimar
Luftpostlinie



dem Absender auf Antrag und bei Vorlegung des Briefumschlages erstattet.
Die Beförderung von Zeitungen erfolgte auf Grund besonderer Vereinbarungen zwischen den Verlagen, der Postverwaltung und der DLR.
Die Eröffnung des planmäßigen Luftverkehrs begann am 6. Februar 1919. Für 7.00 Uhr war der Abflug des ersten Postflugzeuges von Berlin aus festgesetzt. Recht pünktlich, nämlich um 7.10 Uhr und 7.12 Uhr, verließen die beiden ersten Maschinen – eingesetzt wurden alte Kriegsdoppeldecker, sogenannte C-Maschinen, die noch vor kurzem an der Westfront Aufklärung geflogen hatten – Berlin-Johannisthal zum Fluge nach Weimar.









Zwei Flugzeuge waren erforderlich gewesen, da die Postmenge das notwendig machte; das erste Flugzeug hatte 40 kg Briefe und 63 kg Zeitungen an Bord, während die zweite Maschine mit 55,5 kg Zeitungen beladen war. Die beiden Flugzeuge wurden von den ehemaligen Militärfliegern Könnecke und Höhndorf geflogen. Beide hatten außerdem noch einen Beobachter an Bord, denn ohne den getreuen „Franz“ getraute sich niemand über eine so weite Strecke, wie sie von Berlin nach Weimar zu überwinden war.[14]

Das erste der beiden Flugzeuge hatte Glück; es landete um 10.45 Uhr in Weimar. Die zweite Maschine erreichte ihr Ziel nicht am vorgesehenen Tag; sie machte um 10.00 Uhr eine Notlandung bei Bitterfeld.

Bereits am 8. Februar 1919 konnte der Personenflugverkehr von Berlin über Leipzig nach Weimar und zurück aufgenommen werden. Der Strecke lag folgender Flugplan zugrunde: Ab Berlin-Johannisthal 7.00 Uhr und 13.00 Uhr; an Leipzig gegen 8.15 Uhr und gegen 14.15 Uhr; an Weimar 9.00 Uhr und 15.00 Uhr. Weimar ab 9.30 Uhr und 14.30 Uhr; Leipzig an gegen 10.15 Uhr und 15.15 Uhr; Berlin an gegen 11.30 Uhr und 16.30 Uhr. Abgeflogen wurde in Weimar vom Flugplatz am Webicht. Sonderausrüstung für den Flug stand jedem Passagier kostenlos zur Verfügung.

Am 23. Februar 1919 hatte die DLR den Vorstand des Vereins für Luftverkehr und Weimarer Pressevertreter zu einer Besichtigung der Anlagen auf dem Flugplatz am Webicht eingeladen. „Der Leiter der Station, Hauptmann Zander, früher Führer der Jagdstaffelschule in Valenciennes,“ heißt es über diesen Empfang in der Zeitung „Deutschland“, „hatte für einen würdigen Empfang Sorge getragen und hatte persönlich die Führung und Erklärung übernommen. Dem bisherigen Leiter, Kapitänleutnant Bertram, ist die Einrichtung eines Flughafens an der Ostsee übertragen worden. Wie wir erfahren, hat die DLR große Pläne für die Zukunft; sie beabsichtigt im ganzen deutschen Reich Flughäfen für die Post- und Personenbeförderung einzurichten, vor allem auch für den Verkehr mit dem Ausland, mit den nordischen Staaten, und Namen wie Hauptmann Keller, dem berühmten Führer des Bombengeschwaders I, und Kapitänleutnant Bertram bürgen für die Verwirklichung dieser Pläne. Täglich starten und landen hier ca. 6 Flugzeuge,

Die

Deutsche Tageszeitung

befördert durch Flugzeug

ist in Weimar vormittags gegen 10 Uhr überall käuflich.

Feste Bestellungen, da unzuverlässiger Straßenverkauf, erbittet **Zeitungszentrale Weimar**, Fernruf Nr. 1672, Wielandstraße 2 und Bürgerschulstraße 19.



Auf dem Teichplatz spielen Kinder Zeitungsbeförderung durch Flugpost

meistens aus den ‚Albatros-Werken‘. Sie haben einen 200 PS Standmotor und sind neuerdings mit Funkgerät ausgerüstet. Sobald die Funkstation fertiggestellt ist, kann die Besatzung der Flugzeuge ihren Start und ihre Ankunft und auch eventuelle Zwischenfälle oder Notlandungen durch Funkspruch melden, was natürlich von großer Wichtigkeit ist. Die Führer sind alle ‚Alte Frontkanonen‘, u. a. der bekannte Kampfflieger Leutnant Könnicke, Ritter des Pour le mérite, und selbst der Zaghafteste





kann sich beruhigt dieser Führung anvertrauen und hat die Garantie, daß er ‚mit heilen Knochen' wieder herunterkommt. Es ist erstaunlich, wie ausgezeichnet und schnell die Beförderung der Pakete vonstatten geht. Sobald die Maschinen gelandet sind, stürzen sich geschäftige Hände auf die Pakete und tragen sie in die bereitgestellten Autos, und nach kurzer Zeit ist der Inhalt schon zum Verkauf in der Stadt, ‚die neuesten Zeitungen durch Flugpost befördert' ...

Mitte März 1919 konnte die DLR berichten, daß sie ohne größeren Unfall bereits über einhundert Passagierflüge durchgeführt habe. Wenige Tage später richtete sie außer ihrer bereits bestehenden Luftverkehrslinie Berlin – Weimar noch das Befliegen eines regelmäßigen Dienstes auf den Strecken Berlin – Hamburg, Berlin – Hannover – Rheinland – Westfalen, Berlin – Warnemünde und, während der Hauptbadesaison, auch zwischen Berlin – Swinemünde und Hamburg – Westerland ein. Als Neuigkeit kam die Paketbeförderung hinzu. Die Pakete durften ein Höchstgewicht von 5 Kilogramm mit einem Höchstumfang von 50 mal 50 mal 50 Zentimeter nicht überschreiten. Ausgeschlossen von der Beförderung waren Waffen, Munition, Sprengstoffe, feuergefährliche und sperrige Gegenstände, sowie Zeitungen, Drucksachen und Warenproben. Der Beförderungspreis betrug für jedes Paket 25 Mark, was verständlich wird, wenn man bedenkt, daß die Passagierpreise von Berlin nach Weimar 450 Mark, von Weimar nach Leipzig 250 Mark betrugen.[15]

Im Jahre 1921 wurde der Verkehr auf der ersten Luftverkehrslinie Deutschlands wieder eingestellt; er lohnte nicht mehr.

LUFTVERKEHR THÜRINGEN AG

Nachdem der Flugverkehr zwischen Berlin – Leipzig – Weimar eingestellt worden war, die Freikorps-Flieger den Platz verlassen hatten, war es sehr still auf dem Flugplatz am Webicht geworden. Zwar gab es mehrere Versuche, die Flugplatzanlagen sinnvoll zu nutzen, so im Jahre 1924 durch Ingenieur Jung, der die „Weimarer Flugzeugbau A. Jung" gründete, aber diese Versuche erwiesen sich alle als mehr oder weniger untaugliche Experimente. Die meisten dieser Firmen waren bankrott, ehe



sie überhaupt eine einzige Flugmaschine zusammengebastelt hatten.

Am 19. März 1925 aber wurde es bei den Honoratioren der Stadt Weimar lebendig. Die Erfurter Stadtverordnetenversammlung hatte Mittel für den Bau eines Flughafens für Erfurt bewilligt und mit der Junkers Luftverkehrs Aktien-Gesellschaft (JLAG) die Bedienung des Platzes auch bereits vertraglich gesichert. Sofort nahm der Rat der Stadt Weimar Verhandlungen seinerseits mit den Leuten der JLAG auf, um das Erfurter Projekt möglichst zu stoppen und die thüringische Landeshauptstadt in den Mittelpunkt aller Luftverkehrsunternehmungen im thüringischen Raum zu rücken. Seitens der JLAG verhandelte Direktor v. Gablentz, und in Weimar rechnete man sich dadurch eine Chance aus. Gablentz hatte früher am großherzoglichen Hofe in Weimar gedient, hier geheiratet, und man hoffte, er würde den Weimarer Interessen zugänglicher sein als jeder andere.

Aber v. Gablentz war in Luftverkehrsfragen zu weitsichtig, als daß er dem Verlangen der Weimarer, die ohne jeden wirtschaftlichen Hintergrund verhandelten, hätte nachgeben können. Verärgert über den Vertrag, den Junkers mit Erfurt abgeschlossen hatte, ließen die Weimarer die Verhandlungen scheitern. Im Auftrage sämtlicher luftfahrtinteressierten Städte des

Freistaates Thüringen und unterstützt von der Staatsregierung begannen sie, Verhandlungen mit dem schärfsten Konkurrenten der JLAG, dem AERO-Lloyd-Berlin, zu führen. Daraufhin versuchte es die JLAG mit einem einlenkenden Angebot. Aber die Verärgerung der Weimarer konnte auch eine am 29. Juli 1925 erfolgte Einladung von Vertretern des Thüringischen Landtages zur Besichtigung der Junkers-Werke in Dessau nicht ändern. Mit dem AERO-Lloyd wurde für 1925 ein entsprechender Vertrag abgeschlossen.

Bereits am 22. Mai 1925 hatte in Weimar die erste Sitzung zwecks Gründung der für die Betriebsaufnahme notwendigen Thüringischen Luftverkehrsgesellschaft stattgefunden. Die Landeswetterwarte war bereits von Ilmenau nach Weimar verlegt worden, damit der aufzunehmende Luftverkehr meteorologisch gesichert werden konnte. Alles schien in bester Ordnung zu sein. Der Flugbetrieb hätte beginnen können. Aber zwischen den Städten Thüringens, die die „Luftverkehr Thüringen AG" ins Leben rufen wollten, konnte keine Einigung darüber herbeigeführt werden, welche Stadt den Zentralflugplatz Thüringens erhalten solle. Eine jede beanspruchte ihn für sich und führte dafür gewichtige Gründe an, die alle noch mehr oder weniger partikularistischen Inhalt hatten.

Der JLAG kam der Streit der Thüringer Städte gelegen. Sie rechnete sich noch Chancen aus und ernannte eigens ihren Mitarbeiter, Graf Goertz-Wrisberg, zum Generalvertreter der JLAG für den mitteldeutschen Luftverkehr. Aber auch das nützte nichts; die JLAG kam nicht ins Geschäft.

Auf Veranlassung der Staatsregierung und des Weimarer Stadtdirektors erklärte sich der AERO-Lloyd bereit, ab 1. Juli 1925 eine neue Fluglinie von Berlin über Halle, Weimar, Frankfurt am Main nach Mannheim einzurichten. Die Strecke sollte täglich, außer sonntags, beflogen werden. Mit der Aufnahme des Verkehrs auf dieser Linie hoffte man, den Streit der thüringischen Städte zu unterbinden, indem man unabänderliche Verhältnisse schuf. Die anderen Städte sollten zum Beitritt gezwungen werden oder aus dem zukünftigen Luftverkehrsnetz ausscheiden. Und da die einzelnen Städte nicht in der Lage waren, 50 000 bis 60 000 Mark Subventionen allein aufzubringen, sie aber auch nicht auf den Anschluß an das Luftverkehrsnetz mit ihren möglichen wirtschaftlichen Konsequenzen verzichten wollten, mußten sie sich geschlagen geben und zum Beitritt in die Luftverkehr Thüringen AG bereiterklären. Diese hauptsächlich als Flughafenbetriebsgesellschaft gedachte Aktiengesellschaft wurde gegründet, nachdem man sich am 15. Februar 1926 auf der Landtagssitzung in Weimar mit 40 gegen 13 Stimmen (Landbund) bei 10 Enthaltungen (Kommunisten) für die sofortige Einbeziehung Weimars in den Reichsluftverkehr und der Städte Gera, Meiningen usw. in den zu schaffenden Landesluftverkehr entschieden hatte.

Am 17. Februar 1926 wurde die Luftverkehr Thüringen AG gegründet. Die Mitglieder des Vorstandes waren der Oberregierungsrat Lahmann, Weimar, und – wie hätte es anders sein können – der Justizrat Georg Mardersteig, Weimar.

Mitglieder des Aufsichtsrates waren
Handelskammerpräsident Thiel, Ruhla,
Generaldirektor Dr. Rauch, Weimar,
Oberregierungsrat Forkel, Weimar,
Oberbürgermeister Keßler, Meiningen,
Landrat Pabst, Arnstadt,
Landrat Dr. Röhrig, Weimar,
Oberbürgermeister Arnold, Gera,
Oberbürgermeister Dr. Mueller, Weimar,
Syndikus Dr. Settekorn, Gera.

Die Aktiengesellschaft der thüringischen Städte sollte als gemeinnützige Gesellschaft dem öffentlichen Verkehr dienen und den Anschluß Thüringens an den deutschen und internationalen Luftverkehr betreiben. Letzteres sollte durch eine verkehrsmäßige Beförderung von Personen und Gütern mit eigenen oder gemieteten Flugzeugen erreicht werden. Die Gesellschaft erhielt das Recht, sich an ähnlichen Unternehmungen zu beteiligen, sowie überhaupt alle Geschäfte zu betreiben, die mit dem Luftverkehr in Zusammenhang standen. Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 320 000 RM und war in 320 Aktien zu je 1000 RM zerlegt. Jede Dividende über 5 % sollte zur Förderung der deutschen Luftfahrt verwendet und nicht ausgezahlt werden.

Die Luftverkehr Thüringen AG kaufte auch ein Flugzeug, Zulassungsnummer D – 1118, Typ: Messerschmitt BFW – M 18 mit 100 PS luftgekühltem Siemens Sh 12 Sternmotor. Die Maschine faßte neben dem Flugzeugführer vier Fluggäste mit nor-

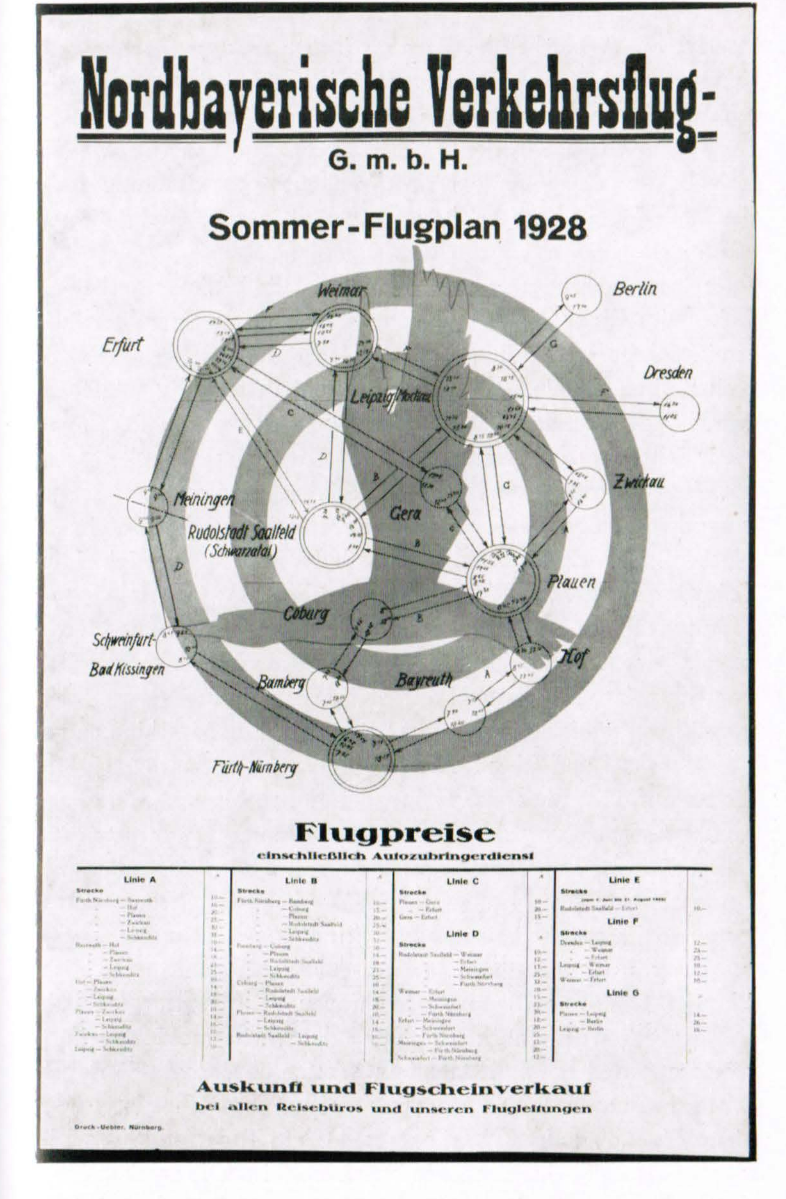
malem Reisegepäck und für fünf Stunden Betriebsstoff. Das Flugzeug trug den Namen „Thüringen". Es wurde später, da sich ein eigener Verkehr nicht lohnte und der AERO-Lloyd Ende 1925 Anfang 1926 mit der JLAG zur Deutschen-Luft-Hansa (DLH) zusammengeschlossen wurde, an die Nordbayrische Verkehrsflug Gesellschaft mit beschränkter Haftung vermietet.

Am 20. April 1926 gab das Reichsverkehrsministerium (RVM) dem ständigen Drängen der Thüringischen Staatsregierung, des Stadtrates von Weimar und der Luftverkehr Thüringen AG nach und erteilte für den Webicht-Flugplatz die Zulassung für einen Zubringerluftverkehr der Nordbayrischen Verkehrsflug GmbH. Jetzt war schnell alles vorzubereiten. Der Firma Jung, die die Flughafenanlagen gepachtet hatte, wurde gekündigt und, da sie die Räumung ablehnte, eine Räumungsklage gegen sie erhoben. Sodann wurde auf dem Webicht-Platz die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Flugwesens e. V. (Arfoflug) gegründet; ein erster bescheidener Flugbetrieb begann.

Wie bescheiden der Flugbetrieb war, zeigt folgende Tabelle aus dem Jahr 1926:

101 Verkehrsflugzeuge im Zubringerdienst gestartet
97 Verkehrsflugzeuge im Zubringerdienst gelandet
58 Sportflugzeuge gestartet
60 Sportflugzeuge gelandet
61 Fluggäste kamen an
29 Fluggäste flogen ab.

Das RVM hatte den Platz zugelassen, nachdem Meteorologen die Windverhältnisse am Webicht untersucht hatten. Dabei war festgestellt worden, daß in 40 % aller Fälle in Weimar reiner Ost- oder Westwind herrscht, direkter Süd- oder Nordwind dagegen nur in 15 bis 10 % aller Fälle. Diese Untersuchung war notwendig, da der Flugplatz nur die Größe von 550 mal 215 Meter hatte. Geographisch war er bei 50° 58' 45" nördlicher Breite und 11° 21' 30" östlicher Länge von Greenwich gelegen. Die Höhe über dem Meeresspiegel betrug 278,3 m, die Entfernung zur Stadtmitte 2 Kilometer. Für landende Flugzeuge war der Ansteuerungspunkt entweder die Staatsstraße Jena – Weimar oder, bei Ostwind, die Eisenbahnlinie Erfurt – Weimar. Als Hindernisse waren dabei zu berücksichtigen: Im Norden das Webicht (Laubwald), im Westen in etwa 800 m Entfernung eine

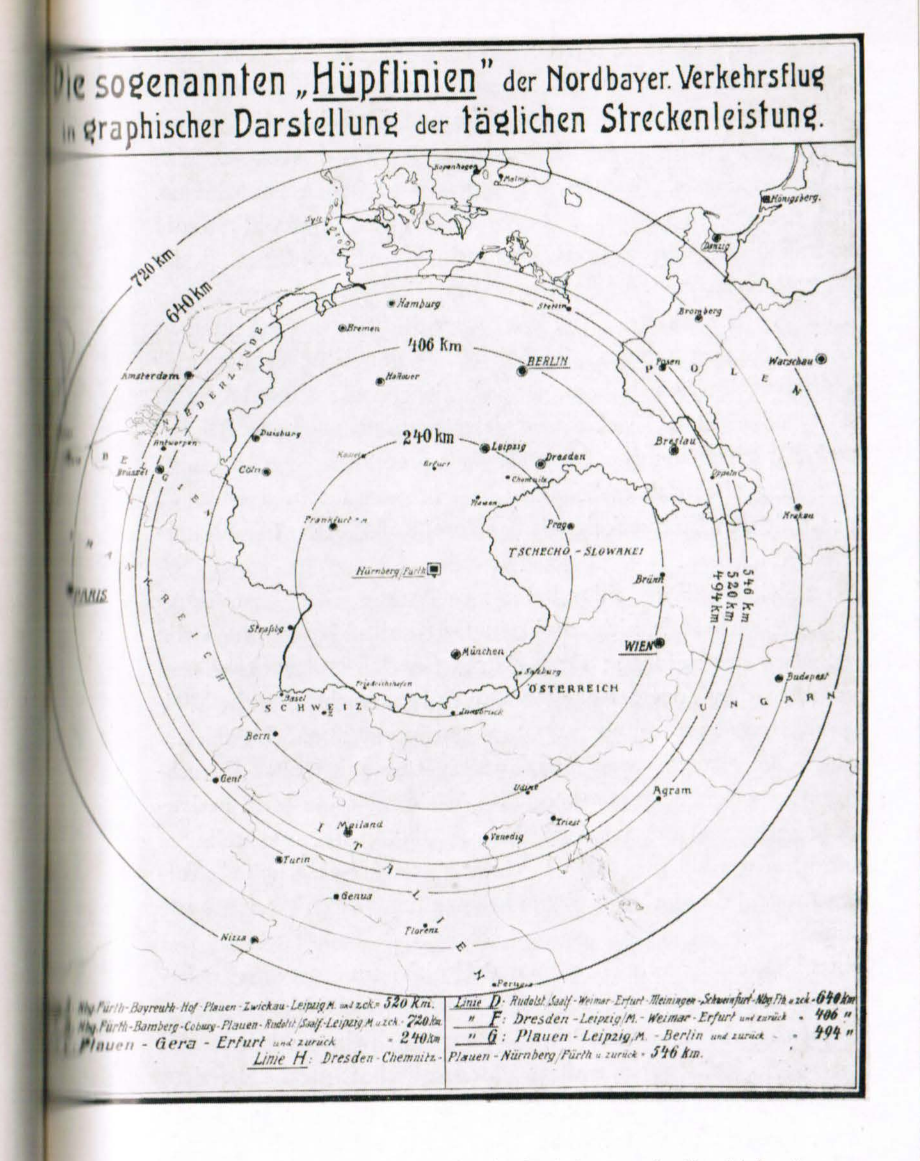


50 m hohe Funkanlage und die an den Platz grenzenden Gebäude, wie Flughalle, Flugwache, Sportplatztribüne, Werkstatt. Besitzer des Platzes und der darauf befindlichen Anlagen war der Verein für Luftverkehr. Dieser hatte den Platz und die Anlagen der Stadt, als Trägerin des Luftverkehrs in Weimar,

vermietet. Am 5. Februar 1927 sperrte das Reichsverkehrsministerium den Webicht-Flugplatz für jeglichen Flugverkehr, weil der Platz zu klein sei. Die Nordbayrische Verkehrsflug-Gesellschaft intervenierte daraufhin sofort, und es gelang ihrem Direktor Theo Croneiß, den Platz vom 27. Mai 1927 ab wieder freizubekommen, unter der einschränkenden Bestimmung, daß das Webicht nur noch bei besonders günstigen Windverhältnissen angeflogen werden dürfte.

Im selben Jahr kam es zwischen der Stadt Weimar und dem Leiter des Flugplatzes, Ingenieur Schramm, zu einem Rechtsstreit. Schramm kündigte und verklagte die Stadtverwaltung, weil sie ihm für ein halbes Jahr das Gehalt schuldig geblieben war. Die streitenden Parteien trennten sich erzürnt. Ob Ingenieur Schramm sein ihm zustehendes Gehalt jemals bekommen hat, ist nicht mehr festzustellen. Die Stadtverwaltung setzte kurzerhand einen neuen Leiter, Ing. Müller aus Weimar, ein.

Nach diesem Intermezzo begann wieder der Flugbetrieb. Die Zeitung „Deutschland" berichtet darüber am 10. Mai 1927: „Heute früh um 7.20 Uhr traf die vollbesetzte Thüringen-Nordbayern-Maschine bei düsigem Wetter und starkem Morgennebel vom Flugplatz Schwarzatal auf dem Webicht ein. Die Flugzeit von Schwarza hierher dauerte 25 Minuten. Die Maschine nahm Fluggäste auf und stieg nach 15 Minuten Aufenthalt zum Weiterflug auf. Der Flug nach Erfurt dauerte 10 Minuten. Die Passagiere fanden sofort Anschluß nach Berlin und Frankfurt a. M. Die Thüringer Luftverkehrsgesellschaft hat mit der fördernden Unterstützung der Nordbayrischen Verkehrsgesellschaft einen guten Griff getan. Das neue Kabinenflugzeug ist ein hocheleganter Leichtmetalltyp, in dem für vier Personen reichlich Platz ist. Der Weiterflug nach Meiningen – Schweinfurt – Fürth – Nürnberg wurde nach Einholung der Wettermeldung sofort fortgesetzt und bei aufklarendem Wetter über dem Thüringer Wald durchgeführt. Die Maschine traf um ½11 Uhr ein, 7 Uhr abends ist sie wieder in Weimar, so daß ein Tagesrundflug Weimar – Nürnberg – Weimar ein Hochgenuß ist. Die zweite, Weimar anfliegende Linie, die nach Leipzig – Halle geht, wird in den nächsten Tagen eröffnet. Die Flugplatzorganisation in Weimar klappte gar nicht. Anscheinend war man heute auf die Maschine noch nicht vorbereitet. Die flugleitungstechnischen Formalitäten hat die Stadt zu erledigen."



Bald aber hatte der neue Flughafenleiter auch die Abfertigungs- und flugtechnischen Formalitäten im Griff, und der Flugverkehr verlief reibungslos. Es war auch noch gelungen, die Luftreederei Magdeburg zu veranlassen, die Übungsflüge ihrer Flugschüler nicht mehr nach Erfurt, sondern nach Weimar durchzuführen. Für die kleinen Platzverhältnisse begann ein reges Leben auf dem Webichtplatz. Es verging kein Tag, an dem nicht

mehrere Flugzeuge landeten und starteten. Die Verkehrsleistungen des Platzes beliefen sich 1927 allerdings nur auf 68 Fluggäste, die abflogen oder ankamen. Dabei ist die Summe derer, die durchflogen, mitgerechnet. Im Frachtverkehr, einschließlich Gepäck, kamen 1210 kg an und flogen 1090 kg ab. Und dieser Spaß kostete die Stadt Weimar 1927 allein die runde Summe von 9330 Reichsmark. Kein Wunder, daß die Stadtväter darüber ungehalten waren.

Am 4. April 1928 strich die Weimarer Stadtvertretung im Etat des Oberbürgermeisters alle Mittel für den Flugverkehr; der Fehlbetrag im Haushaltsplan mußte irgendwie einmal verringert werden. Der Oberbürgermeister hatte zwar 15 000 Reichsmark für 1928 für den Flugverkehr vorgesehen, in der Stadtvertretung aber gab es Stimmen, die bei der finanziellen Lage der Stadt den Flugverkehr als Spielerei auf Kosten der Steuerzahler ablehnten.

In der Zeitung „Deutschland" jammerte man: „Der älteste Flugplatz Deutschlands nicht mehr in Betrieb!" Man verglich die Ausgaben der Städte in Deutschland für den Luftverkehr und versuchte, den Vorwurf der Verschwendungssucht, den die Weimarer Stadtväter erhoben hatten, zurückzuweisen. Dabei fiel kein Wort zu den von den Kommunisten mit voller Berechtigung erhobenen Vorwürfen, daß Weimar, ohne jede bedeutende Industrie und wirtschaftliche Tätigkeit, in unmittelbarer Nähe Erfurts gelegen, kein Recht habe zu derartig hohen Aufwendungen, die doch nur einem kleinen begüterten Kreis zugute kämen.

Obwohl Weimar sich 1928 finanziell nicht am Luftverkehr beteiligte, wurde die Stadt durch die Nordbayrische Verkehrsflug-Gesellschaft bedient. Die Stadt hatte nämlich einen Aktienanteil von 50 000 Reichsmark an der Fluggesellschaft, und außerdem subventionierte die Thüringer Staatsregierung die Nordbayrische Gesellschaft auch noch. So war die Landeshauptstadt auch 1928 im Fugverkehr. Um den Passagieren einen größeren Anreiz zur Benutzung des Flugzeuges zu geben, wurde in diesem Jahr ein kostenfreier Zubringerdienst von der Stadt zum Webicht organisiert. Durchgeführt wurde er von der Firma Paul Schaller, die von der Flughafenleitung für jede Fahrt 2,50 RM erhielt. Den Verkauf der Flugtickets hatte der Verkehrsverein in Weimar übernommen.

Der Flugplatz am Webicht war aber nur Bedarfslandeplatz, das heißt, er wurde angeflogen, wenn Passagiere ein- oder aussteigen wollten. Die Flugzeuge kamen um 7.40 Uhr von der Linie Schwarza – Weimar – Erfurt – Meiningen – Schweinfurt – Nürnberg und um 10.25 Uhr von der Linie Nürnberg zurück. Um 12.55 Uhr landete die Maschine der Linie Dresden – Leipzig – Weimar – Erfurt, und um 14.40 Uhr kam sie zurück. Die Linien waren so gelegt, daß Anschlußmöglichkeiten an sämtliche deutschen und ausländischen Linien in Erfurt, Nürnberg und Leipzig bestanden. Einen bequemeren Luftverkehr konnte sich die Stadt gar nicht wünschen, wenn sie überhaupt einen gebraucht hätte. Aber, wie gesagt, der wirtschaftliche Hintergrund fehlte, und so wurden die Flugzeuge nur wenig benutzt.[17]

Dann kam das Jahr 1929. Die Nordbayrische Verkehrsflug GmbH war in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Die Stadt Weimar hatte wieder 5000 Reichsmark für den Unterhalt des Flugplatzes und für bescheidene Subventionen im Haushaltsplan vorgesehen. Als aber der Flugbetrieb beginnen sollte, mußte die Linie D, Rudolstadt – Saalfeld – Weimar – Meiningen – Fürth – Nürnberg wegen Nichtbeteiligung von Rudolstadt/Saalfeld eingestellt werden. Die Nordbayrische Verkehrsflug AG beabsichtigte den Ausfall durch eine neue Linie von Leipzig/Halle über Weimar nach Nürnberg auszugleichen, doch vom Reichsverkehrsministerium wurde die Genehmigung dafür verweigert.

Das ohnehin schon gespannte Verhältnis zwischen den regionalen Gesellschaften und den Regierungen Sachsens und Thüringens einerseits sowie der Deutschen-Luft-Hansa und dem RVM andererseits, erweiterte sich zu einem heftigen Konflikt. Er war ausgebrochen, weil die Deutsche-Luft-Hansa für den Betrieb ihrer innerdeutschen Strecken den Betrag von durchschnittlich 1,70 RM pro km als Subvention verlangte, während die Nordbayrische Verkehrsflug AG mit einem Satz von 0,80 RM pro km auskam. Trotzdem führte diese 90 % sämtlicher Einnahmen aus dem Verkehr an ihre Subvenienden wieder ab, während die DLH bei ihren höheren Zuschüssen nur 30 % der Verkehrseinnahmen zurückzahlte. Dabei waren die Beförderungspreise, die den Passagieren von der Nordbayrischen Gesellschaft abverlangt wurden, 40 % niedriger als die von der DLH erhobenen Flugpreise.

Die sächsische Regierung hätte der Deutschen-Luft-Hansa im Jahre 1928 350 000 Reichsmark Zuschüsse – statt 89 000 Reichsmark an die Nordbayrische – zu zahlen gehabt. Um dies zu umgehen, übertrug die sächsische Regierung der Nordbayrischen Gesellschaft den Flugdienst auf den Linien Plauen – Leipzig – Berlin und Dresden – Leipzig – Weimar – Erfurt. Die Genehmigung dazu konnte aber nur das Reichsverkehrsministerium erteilen. Und diese Behörde lehnte den Konzessionsantrag der Nordbayrischen Verkehrsflug AG mit der Begründung ab, daß „das Reichsverkehrsministerium einen Bedarf hierfür nicht anzuerkennen vermöge."

Der Konflikt fand eine lebhafte Erörterung in der Presse. Noch heute kann man nachlesen, daß man in Sachsen und Thüringen über die Verwaltungspraxis des RVM und der dahinter stehenden preußischen Regierung sehr erbost war. Aber gegen das Reichsmonopol der Deutschen-Luft-Hansa fanden die Staatsregierungen keine Möglichkeit, sich mit ihren Forderungen durchzusetzen. Die Sache endete letztlich damit, daß der Nordbayrischen Verkehrsflug AG mit einer erheblichen Verzögerung die Durchführung des Verkehrs noch einmal gestattet wurde. Danach übernahm die DLH diese Linien.

Das Jahr 1929 gestaltete sich zum erfolgreichsten Jahr seit Eröffnung des thüringischen Luftverkehrs durch die Nordbayrische Gesellschaft. Dann aber brach auch über den Flugverkehr die Wirtschaftskrise in ihrer vollen Wucht herein. Die Zahl der Passagiere sank ständig. 1931 mußten Weimar und Meiningen auf Grund der finanziellen Lage an einer Teilnahme am Luftverkehr verzichten. In den Jahren 1932, 1933 und 1934 konnte nur noch Gera am thüringischen Luftverkehr teilnehmen. Diese Stadt wurde von der DLH bedient.

Insgesamt hatte der thüringische Luftverkehr von 1928–1932 folgende Ergebnisse aufzuweisen:

Jahr	Zahlende Fluggäste	Gezahlte Subvent. RM	Anteilige Flugeinn. RM	Ausgaben RM	Durchschn. Zuschuß RM/Passag.
1928	2 103	97 668	6 542	91 126	34,30
1929	2 692	120 242	14 327	105 915	39,40
1930	1 641	41 695	5 356	36 339	22,14
1931	1 542	51 339	5 715	45 624	29,58
1932	404	22 132	2 698	19 434	48,10

Im Jahre 1933 ging die Nordbayrische Verkehrsflug AG in Liquidation. Sie wurde später von der DLH übernommen. Nicht

Denkschrift

über den

Luftfahrt-Konflikt

mit dem

Reichsverkehrsministerium

und der

Deutschen Lufthansa-AG

*

2.

Die Deutsche Luft-Hansa-A.-G. hatte es auf vorherige Anfrage des sächsischen Konsortiums abgelehnt, den Verkehr über Leipzig (Mockau) zu den Sätzen der Nordbayerischen Verkehrsflug-G. m. b. H. auszuführen.

Die Deutsche Luft-Hansa-A.-G. verlangte für den Betrieb ihrer innerdeutschen Strecken den Betrag von durchschnittlich 1.70 RM. pro km als festen Zuschuß der öffentlichen Hand, während die Nordbayerische Verkehrsflug-G. m. b. H. mit einem Durchschnittssatz von 0.80 RM. pro km auskam. Trotzdem führte sie 90 % sämtlicher Einnahmen aus dem Verkehr an ihre Subvenienten wieder ab, während die Deutsche Luft-Hansa A.-G. bei ihren höheren Zuschüssen nur 30 % der Verkehrseinnahmen zurückzahlte. Dabei waren die Beförderungspreise, die den Flugreisenden von der Nordbayerischen Verkehrsflug-G. m. b. H. angeboten wurden, 40 % niedriger als die von der Deutschen-Luft-Hansa A.-G. erhobenen Flugpreise.

Die für die Nordbayerische Verkehrsflug-G. m. b. H. für das Jahr 1928 sächsischerseits vorgesehene Unterstützungssumme betrug bei einer sechs Monate dauernden Betriebszeit auf den genannten Strecken im ganzen 89000 RM., während daneben noch ein Betrag von 350000 RM. zur Unterstützung des Dienstes der Deutschen Luft-Hansa A. G. zur Verfügung gestellt werden sollte.

lange danach wurden alle regionalen Gesellschaften aufgelöst und das gesamte Luftfahrtwesen im Interesse der neuen faschistischen Machthaber in Deutschland zentralisiert. Damit verschwand auch die Luftverkehr Thüringen AG für immer von der Bildfläche. Doch noch bevor dies geschah, übersiedelte auf Betreiben der Weimarer Stadtverwaltung die Ingenieurschule Altenburg nach Weimar und eröffnete ein neues Kapitel weimarischer Luftfahrtgeschichte.

INGENIEURSCHULE WEIMAR

Die Ingenieurschule Weimar nahm im Sommersemester 1931 mit 500 Studenten den Studienbetrieb auf. Sie war in der einstigen Römhildtschen Pianofortefabrik (jetzt VEB Uhrenwerk Weimar) untergebracht. Die Stadtverwaltung erwartete von dieser Schule eine Belebung der wirtschaftlichen Verhältnisse Weimars.

Mit großem Pomp wurde die Schule eröffnet. Auf dem Webicht-Flugplatz fand dabei gleichzeitig eine feierliche Taufe von drei Schulflugzeugen statt. Weimars Einwohnerschaft hatte sich zu Tausenden eingefunden, um dem feierlichen Akt beizuwohnen. Die in der Stadt weilende Kapelle der Kieler Marine-Artillerie, die zuvor beim Stapellauf des Panzerschiffes „Deutschland" in Kiel gespielt hatte, unterhielt die Zuschauer. Oberbürgermeister Dr. Mueller taufte eine Junkers-Maschine auf den Namen „Georg Mardersteig", zur Erinnerung an die „Verdienste" des Mannes, dem „Weimar seinen Namen als eine der ältesten Fliegerstädte Deutschlands" zu danken hat. Nach dem Taufakt zeigte der Fluglehrer Harry Fink mit seiner Fokker-Maschine Kunstflüge.

Einweihungsfeier
der Ingenieurschule Weimar

Sonnabend, den 27. Juni, und Sonntag, den 28. Juni 1931

FESTFOLGE:

Sonnabend, den 27. Juni 1931

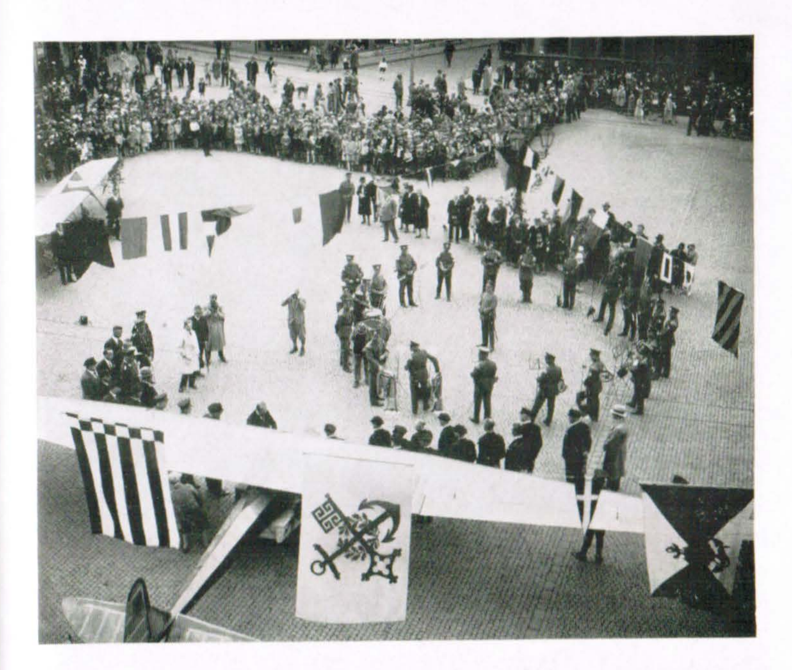
15 bis 18 Uhr nachm.	Besichtigung der Ingenieurschule
21 Uhr "	Fackelzug. Stellplatz: Ingenieurschule, Ende: Marktplatz
22.30 Uhr "	Festkommers im Saale der Armbrust

Sonntag, den 28. Juni 1931

11 Uhr vorm.	Festakt im Deutschen Nationaltheater Vorspiel zu Richard Wagners: Die Meistersinger von Nürnberg Ansprachen Festwiese zu Richard Wagners: Die Meistersinger von Nürnberg
13 Uhr nachm.	Inoffizielle Festtafel im Hotel „Kaiserin Augusta"
16 Uhr "	Taufe der 3 Schulflugzeuge im Flughafen der Ingenieurschule Weimar
20 Uhr "	Abschlußtänzchen in den Festsälen des „Stadthauses"

Zu dem Festakte im Deutschen Nationaltheater und zu der Taufe der drei Schulflugzeuge im Flughafen (Webicht) ist die Oeffentlichkeit zugelassen. — Theaterkarten zum Festakte sind zum Preise von 1.— ab Mittwoch, den 24. Juni, im Vorverkauf beim Europäischen Reisebüro (Verkehrsverein) erhältlich. — Die Zutrittskarten zu dem Taufakte der drei Schulflugzeuge sind auf dem Flugplatze zu lösen. — Eintritt: Für Erwachsene —.50, für Kinder —.20

Aber so großartig die Eröffnungsfeier auch war, und so schön die Marine-Kapelle auch gespielt haben mag, die Freude mit





Eröffnung der Ingenieurschule Weimar. Auf dem Markt

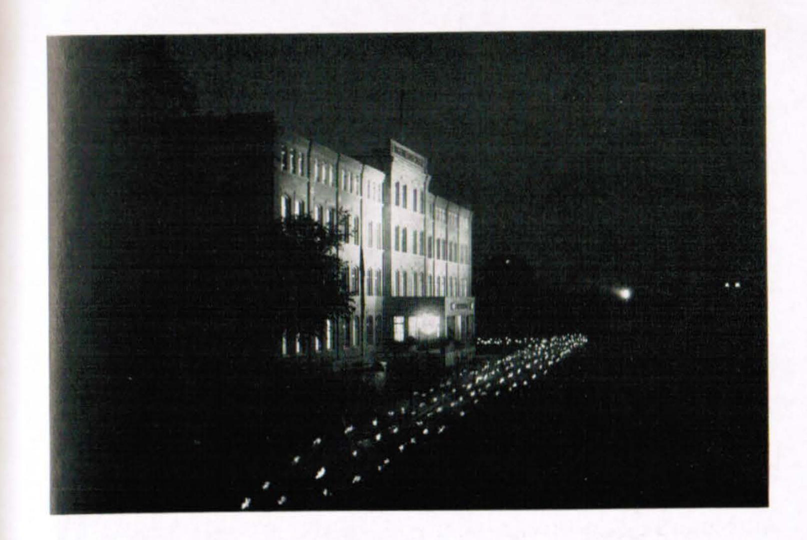




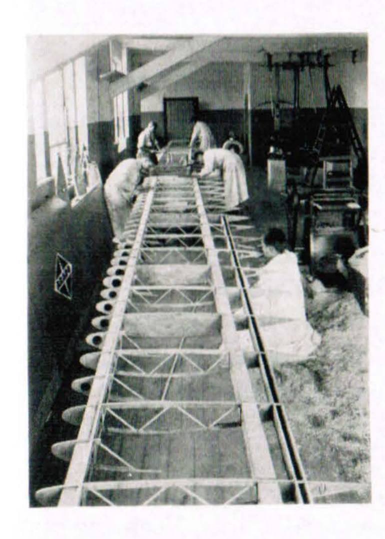


Flughafen der Ingenieurschule Weimar 1931
Flugzeuge der Ingenieurschule Weimar 1931
Junkers-Flugzeug „Georg Mardersteig“ der Ingenieurschule Weimar

der Ingenieurschule Weimar währte nicht lange. Bereits wenige Monate nach der Eröffnung kam es zum ersten Krach zwischen dem Direktor der Schule und der Stadtverwaltung weil der Flugplatz nicht recht benutzbar war (seitens des RVM war der Platz nicht anerkannt worden), eine Maschine wegen der Unzulänglichkeit des Platzes Bruch gemacht hatte, Frankenhausen die Schüler abzog, die in Weimar nicht richtig ausgebildet werden konnten und die Ingenieurschule dadurch in finanzielle Schwierigkeiten geraten war.
Der Oberbürgermeister ließ, um die Vorwürfe des Schuldirektors zurückweisen zu können, von der Luftpolizeibehörde in Weimar ein Gutachten anfertigen, in dem es auszugsweise heißt: „... Die Normalgröße eines kleinen Platzes bei der



Gebäude der Ingenieurschule Weimar



Segelflugzeugbau
in der Ingenieurschule Weimar

üblichen Landegeschwindigkeit der Flugzeuge beträgt 600 mal 600 m, während der Webicht-Platz in der Richtung West-Ost 500 m, in der Richtung Nord-Süd aber, einschließlich der vom Stadtrat beschlossenen Verbreiterung, nur 240 m Breite hat und in dieser Richtung wegen des abfallenden Geländes nicht vergrößerungsfähig ist. Der Platz ist daher nur bei Ost-West-Winden benutzbar; bei Nord-Süd-Winden ist der Flugbetrieb wegen der damit verbundenen Gefahren luftpolizeilich verbo-



Gerd Achgelis auf seiner Kunstflugmaschine

ten. Auch die Zulassung des Platzes für den regelmäßigen Luftverkehr ist zurückgezogen ... Hinzu kommt, daß bei Sonnenbestrahlung sich aus den beiden Tälern zwischen denen der Flugplatz liegt, thermische Strömungen entwickeln, die den Schulungsbetrieb im Sommer in der Haupttagszeit gefährlich machen und praktisch ausschließen, so daß im wesentlichen nur in den Früh- und Spätstunden geflogen werden kann ... Für ungeübte Flieger ist bedenklich, daß sich unmittelbar an dem Platz Hindernisse befinden und daß bei bestimmten Startrichtungen stets geschlossene Stadtgebiete überflogen werden müssen ..."

Die Ingenieurschule versuchte trotz aller Schwierigkeiten den Schulflugbetrieb aufrechtzuerhalten. Alle ihre Vorstellungen beim Rat der Stadt um Erweiterung des Platzes schlugen natürlich auf Grund des Gutachtens fehl. Der Antrag der Schule, in Nohra schulen zu dürfen, wurde seitens der Stadt zwar wohlwollend erwogen, kam aber der hohen Kosten wegen nicht zur Ausführung.

Zeitweilig gelang es der Ingenieurschule, den späteren Weltmeister im Kunstflug, Gerd Achgelis, als Fluglehrer nach Weimar zu ziehen. Wenn er trainierte, blieben an der Jenaer Straße die Kraftfahrzeuge stehen, und viele Weimarer sahen begeistert zu. Achgelis blieb aber nur eine kurze Zeit; die Schule gab keine Entwicklungsmöglichkeiten.



Einführung des Kunstflugmeisters Gerd Achgelis als Fluglehrer der Ingenieurschule Weimar

1935 verhandelte die Ingenieurschule mit den damals sehr bekannten Segelfliegern Dittmar, Huppert und Riedel, um sie zur Schule zu ziehen. Diese Meister kamen auch alle einmal zum Webichtplatz, um ihre Kunst zu zeigen und zeitweilig die Anlagen des Platzes zu nutzen, jedoch keiner von ihnen blieb. Zwar gelang es 1936 Ingenieur Hässler, den Konstrukteur des ersten Muskelkraftflugzeuges, von den Junkers-Werken weg an die Ingenieurschule zu verpflichten, aber auch erst als sich Junkers von der Nutzlosigkeit seiner Konstruktion überzeugt hatte und den Ingenieur nicht mehr brauchen konnte. So waren alle diese Bemühungen umsonst. Die Schule hatte keinen Flugplatz mehr. Ihre Flugzeuge wurden dem Deutschen Luftsportverband (DLV) – später NSFK – unterstellt. Die Ingenieurschule mußte schließlich den Lehrbetrieb einstellen; die Zeugnisse, die sie ausgab, wurden wegen ungenügender Ausbildung nicht mehr anerkannt. Die Schüler wanderten an andere Schulen ab. Es kam zu gerichtlichen Schritten gegen den Direktor. Man warf ihm vor, die Studenten mit falschen Versprechungen nach Weimar gelockt zu haben. Schließlich mußte die Schule ihre Lehrwerkstatt an die Kreuzmotoren-GmbH, Ingolstadt, vermieten.



Eröffnung der Ingenieurschule Weimar mit dem Sommersemester 1931. Taufe der Flugzeuge auf dem Flugplatz am Webicht. Die Junkers-Maschine wurde „in Wahrung besonderer Leistungen“ (für den imperialistischen Krieg!) nach dem Rechtsanwalt Georg Mardersteig benannt.

BANK: STADT. SPARBANK WEIMAR · POSTSCHECKKONTO: LEIPZIG 92282 · DRAHTANSCHRIFT: INGENIEURSCHULE · TELEFON 1502



SONDERABTEILUNGEN FÜR:
MASCHINENBAU · ELEKTROTECHNIK · AUTOMOBIL- UND FLUGZEUGBAU · PAPIERTECHNIK
Präzisionswerkstatt

Der Direktor bemühte sich noch verzweifelt darum, die Schule zur Stammausbildungsstätte der Luftwaffe werden zu lassen, doch seine diesbezüglichen Anträge wurden abgelehnt. Weimar hatte keinerlei einschlägige Industrie, und das gab endlich den Ausschlag. Verschuldet muße die Ingenieurschule Weimar 1936 ihre Pforten schließen.

FLIEGERSTATION NOHRA

Außer den bisher geschilderten, gab es noch andere Luftfahrtaktivitäten in und um Weimar: die Fliegerstation Nohra. Die Stadt Weimar, die infolge ihrer Traditionen und des Einflusses des Hofes keine bemerkenswerte Industrie aufzuweisen hatte, war immer an einer Vermehrung der Garnison interessiert gewesen. Häufig schon hatte man versucht, diesen Wunsch der Wirklichkeit näher zu bringen, immer aber vergebens. Endlich bot sich im Jahre 1916 die Gelegenheit, eine Fliegertruppe nach Weimar oder doch in die Nähe Weimars zu bringen. Man erhoffte davon wirtschaftliche Vorteile mancherlei Art.

Dazu benötigte man einen Flugplatz. Die Gegend rechts von der Straße nach Erfurt zwischen den Dörfern Ulla und Nohra war geeignet. Von der Fliegertruppe wurde sie sogar für das einzig in Frage kommende befunden. Innerhalb des Flurbereiches der Stadt oder näher an die Stadt heran war kein gleich geeigneter Platz ausfindig zu machen.

Am 24. November 1916 erklärte sich die Stadt grundsätzlich mit der Errichtung der Station einverstanden. Daraufhin wurde vom Reichsmilitärfiskus ein Vertrag entworfen, der als erste

Bedingung der Stadt die Verpflichtung auferlegte, das in Aussicht genommene Gelände gegen eine Pachtentschädigung von 120 Mark je Hektar jährlich dem Militärfiskus zur Verfügung zu stellen. Die Stadt mußte die Herstellungskosten des Platzes (Einebnung, Drainage, Ansamung, Wasserbeseitigung) übernehmen.

Im März 1917 wurde mit dem Erwerb des Geländes begonnen. Es war möglich, 86 Hektar von den Einwohnern der Dörfer Ulla, Nohra und Hopfgarten zu erwerben. 1200 bis 1300 Mark wurden für den Acker[18] gezahlt. Der Rest von 22 Hektar wurde von der Stadt enteignet.

Das Militär errichtete auf dem entsprechend vorgerichteten Platz ein Werftgebäude, Flugzeughallen, ein Eisenbahnanschlußgleis und anderes mehr mit einem Kostenaufwand von etwa 4 Millionen Mark. Laut Rechnung der Stadthauptkasse betrug der Aufwand der Stadt für die Fliegerstation insgesamt 760 000 Mark.

Das Ende der kaiserlich-imperialistischen Militärmacht Deutschlands am Ende des ersten Weltkrieges war von einschneidender Bedeutung für das Schicksal der Station. Der Militärfiskus stellte das Gelände, soweit er nicht Anlagen darauf hatte, der Stadt zur Verfügung. Die Pachtauszahlungen stellte er ein, nachdem er die Grundstücke soweit irgend möglich an Landwirte der Umgebung, zumeist die ehemaligen Eigentümer, verpachtet hatte. Werft und Flugzeughallen mußten auf Befehl der Entente in ihren wesentlichen Teilen abgebrochen werden. Am 24. Oktober 1919 versuchte die Stadtverwaltung das Flugplatzgelände zu einem die Unkosten deckenden Preis zu veräußern. Das gelang nicht. Verschiedene Firmen versuchten nun, die auf dem Platz vorhandenen Gebäude zu verwerten. 1920 wurde eine Brikettfabrik errichtet, und 1921 erhitzte die Absicht, auf dem Gelände eine chemische Fabrik zu errichten, die Gemüter der Weimarer. Es kam zu erregten Protestversammlungen.

Die Auseinandersetzungen um den ehemaligen Flugplatz in Nohra zogen sich die ganzen zwanziger Jahre hin. Wie die Bauern von Nohra geschädigt worden waren, geht aus einer Anfrage hervor, die die kommunistische Fraktion im Thüringischen Landtag zu diesem Problem im Februar 1925 einbrachte: „In Nohra bei Weimar ist während des Weltkrieges im Jahre 1916 von den Militärbehörden ein Flugplatz eingerichtet

worden. Es sind Einwohnern der Gemeinde Nohra 600 Morgen Land enteignet worden. Die Betroffenen sind schwer geschädigt, es befinden sich darunter Besitzer von Kleinbetrieben, denen nur noch die Wirtschaftsgebäude übrig geblieben sind. Bei der Entschädigungsregelung ist nur das enteignete Land bezahlt, nicht aber der Schaden, der dadurch entstanden ist, weil der bäuerliche Wirtschaftsbetrieb überhaupt unmöglich war. Die Entschädigung ist in Kriegsanleihe gezahlt worden. Die Besitzer sind also nicht nur um ihr Land, sondern durch die Inflation um ihr Geld gebracht worden. – Trotz des Reichssiedlungsgesetzes hat man nach der Beendigung des Krieges bei Freigabe des Flugplatzes den Enteigneten ihr früheres Land nicht wiedergegeben. Besitzer des Geländes sind jetzt die Stadt Weimar mit 270 Morgen und das Reich mit 100 Morgen. Das Land ist allerdings in Pacht gegeben, die früheren Besitzer haben aber nur zum Teil solches Pachtland erhalten, für einige besteht der unerträgliche Zustand weiter, daß sie wohl Wirtschaftsgebäude, aber kein Land zur Bearbeitung haben. Vor dem Pachteinigungsamt haben einige Verhandlungen stattgefunden, weil die Stadt Weimar nicht nur hohe Pachtpreise nimmt, sondern auch Vorauszahlungen des Pachtzinses verlangt. Die durch steuerliche Belastung und die allgemeine wirtschaftliche Notlage recht bedrängte Lage der dortigen Keinbesitzer wird durch die rigorosen Maßnahmen der Stadt Weimar ungemein verschärft. – Wir fragen: Ist die Regierung bereit, auf Grund des Reichssiedlungsgesetzes den Geschädigten zu ihrem Recht zu verhelfen?"

Die Antwort des Regierungssprechers lautete: „Die Möglichkeit einer Rückäußerung[19] ist ausgeschlossen, da die Grundstücke als Ganzes verpfändet sind."

In Wirklichkeit bestand aber zwischen der Staatsregierung und der Stadtverwaltung von Weimar Einverständnis darüber, an Stelle des für den Luftverkehr zu kleinen Webicht-Flugplatzes, den ehemaligen Militärflughafen Nohra herzurichten. Als 1926 das RVM die Genehmigung für den Webichtplatz zurückgezogen hatte, versuchte man diesen Plan zu verwirklichen. Auf Anraten der Staatsregierung schlossen sich die Gemeinden Weimar, Jena, Apolda zusammen und gründeten einen Gemeinnützigen Flughafenverein e. V., mit dem Ziel, für 25 000 Reichsmark den Flugplatz Nohra herzurichten und damit die Grund-

Abschrift. 39

Kleine Anfrage.

Die Regierung hat auf die Anfrage vom 6.Februar 1925 betr. Flugplatz Nohra bei Weimar eine Antwort gegeben, die durchaus nicht den Tatsachen entspricht. Zu der freihändigen Erwerbung des 82 ha Land ist zu bemerken, dass der Stadtgeometer Keller-Weimar, den damaligen Eigentümern erklärt hat, dass, wenn eine freiwillige Abgabe nicht erfolgt, Enteignung ohne besondere Zahlung einer Entschädigung erfolgt. Nur diesem Vorgehen des Stadtgeometers Keller ist es zuzuschreiben, dass das Land freiwillig abgegeben wurde, da die Eigentümer im Felde waren und d Frauen sich der Tragweite nicht bewusst waren. Der in der Antwort als hohe Verkaufspreis angegebene Betrag von 1200 - 1400 M kann durchaus nicht als solcher zu bezeichnen sein, da 1917 bereits die Mark einen bedeutenden Tiefstand hatte. Ferner ist den Verkäufern der Betrag z.T. in Kriegsanleihe gezahlt worden, welches eine doppelte Schädigung bedeutet.

Während es den Grossbauern nach dem Kriege möglich gewesen ist, sich Land zuzukaufen, konnten das die Kleinbauern nicht, da sie die wertlose Kriegsanleihe nur zur Verfügung hatten.

In den auf dem Flugplatz befindlichen Fabrikgebäuden ist festgestellt, dass dort keine produktive Arbeit geleistet wird, während hunderte Erwerbslose in den Produktionsprozess eingereiht werden könnten. Wir fragen die Regierung:

Was gedenkt sie zu tun, um den Kleinbauern und Arbeitern endlich zu ihrem Rechte zu verhelfen ?

Weimar, den 12.März 1925.

Fraktion der Kommunisten.
Landtag von Thüringen.

gez. Bischoff.

Obwohl die Kommunistische Partei Deutschlands noch keine offizielle bauernpolitische Linie erarbeitet hatte, versuchte die Fraktion der Partei im thüringischen Landtag, den kleinen, betrogenen Bauern von Nohra zu ihrem Recht zu verhelfen.

lage für einen künftigen Mitteldeutschen Großflughafen zu schaffen. Aus finanziellen Gründen sollte dazu auch die Beteiligung Erfurts erwirkt werden. Das Jenaer Stadtparlament beschloß, dem Verein nur dann beizutreten, wenn auch Erfurt beitreten würde.

Es begannen lange Verhandlungen, die Oberbürgermeister Mueller zu führen hatte; denn Weimar war Sitz des Vereins. Die auf dem Flughafen ansässige Maschinenfabrik des Inge-

nieurs Becker wurde vorsorglich gekündigt und, um den zukünftigen Großflughafen interessant zu machen, wandte sich Mueller an Berlin, um zu versuchen, die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt von dort nach Nohra zu ziehen. Die Berliner dachten aber garnicht daran, nach Nohra zu ziehen.

1927 erfuhren die Vereinsmitglieder, daß sich auch Erfurt nicht am Projekt Nohra interessiert zeigte. Sofort traten Jena und Apolda auch zurück. Um den Flughafenverein zu retten, versuchte es Oberbürgermeister Mueller mit einem neuen Vorschlag. Auf der Lehnstedter Höhe (zwischen Umpferstedt und Frankendorf, 7 km von Weimar, 12 km von Jena entfernt) wollte er einen neuen Flugplatz schaffen. Als Begründung führte er an, daß Nohra zu nahe am „preußischen" Erfurt gelegen sei. Als dann aber die Projektstudie, die man hatte anfertigen lassen, zeigte, daß allein für die Erschließung ein Kostenaufwand von 370 000 Reichsmark erforderlich sein würde, löste sich der Flughafenverein kurzerhand auf. Um Nohra wurde es für einige Jahre wieder still.

Erst als sich über Deutschland die Nacht des Faschismus auszubreiten begann, wurde plötzlich sämtlichen Pächtern des Flugplatzes Nohra gekündigt. Der Thüringische Flugsportverband hatte, so hieß es, den Antrag auf Einrichtung eines Übungsplatzes in Nohra gestellt. Die Stadt war bereit gewesen, dafür einen ersten Kostenzuschuß von 2500 Reichsmark zu bewilligen. Tatsächlich aber begannen in der thüringischen Landeshauptstadt die Nazis, bereits vor ihrer offiziellen Machtergreifung die künftige Luftrüstung vorzubereiten. Als sie dann die Macht ergriffen hatten, überführten sie den Flugsportverband als Landesgruppe XI in den nazistischen Deutschen Luftsportverband, den Vorläufer des NSFK. Nohra aber wurde im gleichen Atemzuge zur Hauptübungsstelle des Verbandes erklärt.

Damit verlegten sie die gesamte Weimarer Fliegerei vom Webicht nach Nohra. Die Hallen auf dem Webicht dienten nur noch zum Unterstellen von Segelflugzeugen. Zum Teil wurden sie auch von dem österreichischen Segelflieger Kronfeld benutzt, der einen Segelflugzeug-Versuchsbau dort betrieb. Das dem Verein für Luftverkehr gehörende, von der Stadtverwaltung gepachtete Grundstück des Flugplatzes am Webicht wurde letztlich dergestalt verwertet, daß der unbebaute Teil des Grundstücks als Gartenland verpachtet, die bebauten Teile als Unter-

Die Kommunisten gegen den Landraub von Nohra

Auf Ersuchen des Bundes schaffender Landwirte brachte die Fraktion der Kommunisten im Landtag von Thüringen folgende kleine Anfrage ein:

Zum Zwecke der Schaffung eines Zentralflughafens in der Flur Nohra, Ulla und Hopfgarten sind den dortigen Bauern Pachtländereien in der Größe von ca. 300 Morgen gekündigt worden. Dadurch sind Kleinbauernwirtschaften in ihrer Existenz aufs schwerste bedroht. Die Maßnahme trifft die Pächter um so empfindlicher, als sie bereits schon während des Krieges um dasselbe Land durch Enteignung gekommen sind. Trotz Versprechung wurde ihnen das Land nach Beendigung des Krieges nicht wieder zurückgegeben, sondern nur als Pachtland überlassen.

Bereits im Februar 1925 hat die Kommunistische Fraktion des Landtages in einer Kleinen Anfrage auf die bestehenden Mißstände hingewiesen und die Rückgabe des Landes an die ehemaligen Eigentümer gefordert, weil in mehreren Fällen

den Besitzern nur noch die Wirtschaftsgebäude übrig blieben.

Die Antwort der Regierung war damals eine ausweichende. Eine weitere Kleine Anfrage der Kommunisten wurde von der Regierung dahin beantwortet, daß sich noch nicht übersehen ließe, welchen Umfang der Betrieb des Ing. Becker annehmen würde. Die Behandlung der geschädigten Besitzer, besonders die dauernd hinausgezogene Regelung der Angelegenheit, hat die Bauern in den betreffenden Orten in begreifliche Erregung versetzt. Um sich ein Bild von den Verhältnissen machen zu können, sei hier der Werdegang kurz geschildert:

Während des Krieges in den Jahren 1916 und 1917 wurde durch die Militärbehörde die Errichtung eines Flughafens in den Fluren Nohra, Ulla und Hopfgarten in Angriff genommen. Es wurden 110 Hektar Land zu diesem Zwecke enteignet. Durch besondere Maßnahmen der Militärbehörde war die freiwillige Abgabe insofern erreicht worden, indem man den meisten im Felde befindlichen Bauern Urlaubsversprechungen machte und den Bauern daraufhin im Felde die Zustimmung abpreßte, da ihnen sonst kein Urlaub gewährt wurde. Einigen Wirtschaften wurde durch diese Maßnahmen die Arbeitsmöglichkeit genommen, indem nur die Wirtschaftsgebäude übrig blieben. Nach Beendigung des Krieges und Einstellung des Flugplatzbetriebes wurde das Land nicht den früheren Eigentümern zurückgegeben, sondern die Stadt Weimar erhielt vom Fiskus ca. 270 Morgen und der Fiskus selbst behielt ca. 150 Morgen. Sowohl der Fiskus als auch die Stadt Weimar verpachteten das Land nur zum Teil wieder an die ehemaligen Eigentümer, der andere Teil ging in Pacht eines Spediteurs in Weimar über. Das Land, welches die Stadt Weimar besitzt und verpachtet hatte, ist jetzt den Bauern zum Zwecke des Zentralflughafens gekündigt und bereits am 1. Oktober d. Js. weggenommen. Da nur eine vierteljährliche Kündigung in Frage kam, war es den Bauern nicht möglich, sich nach irgend welchem anderen Land umzusehen. Durch diese Maßnahme ist ein unhaltbarer Zustand eingetreten, welcher eine Verschärfung der Existenzmöglichkeit der Bauernwirtschaften bedeutet.

Wir fragen die Regierung:

1. **Sind ihr diese Vorgänge bekannt?**
2. **Was gedenkt die Regierung zu tun, um die gefährdeten Besitzer vor dem Untergang zu bewahren?**
3. **Ist sie bereit, die durch die im Kriege erfolgte Enteignung Geschädigten voll aufzuwerten?**
4. **Ist sie bereit, die Wiedererrichtung des Flugplatzes in Nohra zu verhindern und die Entziehung von Land, welches in der dortigen Flur der beste Boden ist, im Interesse der Volksernährung und zum Schutze der bedrohten Kleinbauernwirtschaften zu verhindern?**
5. **Sollte die Errichtung des Flughafens nicht zu verhindern sein, ist die Regierung dann bereit, eine Umsiedlung der geschädigten Bauern mit gleichen Bodenverhältnissen innerhalb Thüringens durchzuführen, ohne irgend welche finanzielle Schädigung der Bauern?**

Fraktion der Kommunisten.

stellräume und als Heim für die Jugendorganisation der Nazis eingerichtet und das frühere Unterkunftshaus als Wohnhaus vermietet wurden.

Am 22. September 1933 erfuhren die Weimarer, daß sich sämtliche Flugsportinteressenten Weimars in einer Ortsgruppe des DLV zusammengeschlossen hätten. Vorsitzender wäre Oberingenieur Hailer. Die Ortsgruppe zählte bei ihrer Gründung 480 Mitglieder und war die größte – allerdings auch die ärmste – Fliegerortsgruppe der nazistischen Fliegerorganisation in Thüringen.

Aber parallel dazu ging ja der Ausbau der Landesübungsstelle Nohra voran. Die Ausbildung der Weimarer Flieger war also gesichert. Die von der Stadt aus Mitteln der Steuerzahler vorzuschießende Summe für die Landesübungsstelle erhöhte sich ständig und war eine indirekte Unterstützung der eigenen Ortsgruppe. Der Vorschuß war bis 1936 auf 15 000 Reichsmark angewachsen. Die Stadt bekam sie nie wieder zu sehen; im selben Jahr wurde dem Oberbürgermeister seitens des Reichsluftfahrtministeriums und des DLV mitgeteilt, „daß man die vorgeschossenen 15 000,– RM selbstverständlich als ein Geschenk angesehen habe, und daß sowieso kein Geld für die Rückzahlung

dieser Summe vorhanden wäre, da jede Abzweigung von Mitteln das Ausbildungsprogramm des DLV beeinträchtigen würde, erwarte man Verständnis ..." Jedes Mitglied beim Rat der Stadt wußte, daß es ein glatter Betrug war, aber selbstverständlich dachte niemand daran, derartiges laut zu äußern. Diejenigen, die gegen derartige Machenschaften waren, hatten schließlich schon einiges von den Praktiken der Nazis vernommen.
Der Deutsche Luftsportverband stellte nichts anderes dar, als die Organisationsform der geheimen Luftrüstung der Nazi-Machthaber. 1937, nachdem die sogenannte Wehrhoheit wieder hergestellt war, wandelte man den DLV in das Nationalsozialistische Flieger-Korps (NSFK) um. Thüringen wurde NSFK-Landesgruppe XII. Der Flugplatz Nohra blieb weiterhin Hauptübungsplatz. Viele junge Menschen strömten dieser Landesgruppe sowie den Formationen der Flieger-HJ[20] zu, begeistert von der Aussicht, Flieger zu werden. Manche von ihnen wurden es auch. Doch falls sie in ihrer Jugend davon geträumt hatten, dereinst Verkehrsflugzeuge über Länder und Ozeane zu steuern, um dem völkerverbindenden Luftverkehr zu dienen, so waren sie einem grausamen Irrtum unterlegen. Das ausschließliche Ziel ihrer Ausbildung war der Krieg.
Auf den Schlachtfeldern Europas und Afrikas fanden 1473 Weimarer den Tod. Die Gesamtzahl der Todesopfer ist dabei unvollständig und nicht mehr überprüfbar; die Nazis verbrannten die Einwohnerkartei bei ihrer Flucht. Darum ist auch nicht mehr feststellbar, wieviele Opfer den Verlockungen derer gefolgt waren, die „das deutsche Volk zu einem Volk von Fliegern" machen wollten.
Heute weiß jeder Mensch, daß der verbrecherische imperialistische Krieg, der von den Faschisten bis „zehn Minuten nach Zwölf" geführt wurde, die Ursache dafür war, daß das deutsche Volk unermeßliche Verluste im zweiten Weltkrieg erleiden mußte, nachdem es anderen Völkern schreckliches Leid und riesige Trümmerfelder gebracht hatte.
Am 27. Mai 1943 fand der erste Luftangriff alliierter Flieger auf Weimar statt. Außer Dachschäden und zerborstenen Fensterscheiben gab es bei diesem Angriff glücklicherweise noch keine Verluste unter der Zivilbevölkerung. Manche Einwohner mögen nach diesem Angriff den alliierten Fliegern nicht viel Kampfkraft zugetraut haben. Ihre Ansicht änderte sich sehr bald.



Brand am Theaterplatz nach einem Luftangriff 1945

Am 24./25. August 1944 fielen erneut Bomben auf Weimar. Der Angriff war schon heftiger. Auch am KZ Buchenwald fielen Bomben. Ihnen schoben die Faschisten den Tod des bereits am 18. ermordeten Ernst Thälmann zu. Die schwersten Angriffe erlebten die Weimarer am 9. Februar und 31. März 1945. Dabei wurden in Weimar allein 325 Häuser zerstört, 210 Häuser schwer, 758 Häuser weniger schwer beschädigt.
Obwohl Weimar im Verhältnis zu anderen deutschen Städten weniger gelitten hatte, war der Schaden doch beträchtlich. Der Krieg hinterließ 300 000 Kubikmeter Schutt, 7000 Quadratmeter zerstörte Straßen und ein an vielen Stellen unterbrochenes Netz der Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung. Das Goethehaus am Frauenplan, das Schillerhaus, das Deutsche Natio-

naltheater und die Herderkirche waren schwer getroffen. Und was das Schlimmste war: Die Luftangriffe hatten 1254 Bürgern den Tod gebracht, 102 davon waren Kinder gewesen.
Am 11. April ertönte, nachdem es über 600 mal Luftalarm gegeben hatte, zum letzten Mal in Weimar die Alarmsirene. Eine Entwarnung sollte nicht mehr erfolgen. Dafür gaben gegen zwölf Uhr des gleichen Tages die Verteidiger des Flugplatzes Weimar-Nohra Panzeralarm. Als nur wenige Stunden später der Krieg für die Weimarer Bevölkerung sein Ende fand, hatte er nicht nur über 1500 Witwen und Waisen in Weimar hinterlassen, sondern mit entsetzlichem Grauen sahen viele Einwohner später auch die Schrecken des Lagers Buchenwald. Auf dem ehemaligen Webicht-Flugplatz fand man 120 Untersuchungsgefangene tot auf, die beim Nahen der alliierten Truppen erschossen worden waren.

EINE TRADITION FÜR WEIMAR?

Wenn man als Tradition die Bewahrung wertvoller Überlieferungen, hervorragender Leistungen und heldenhafter Taten der Vergangenheit ansieht, dann gibt es für Weimar keine bewahrungswürdigen Luftfahrttraditionen.
Auf den „Neunzig Äckern" entstand weder der erste Flugplatz Deutschlands, noch einer der ersten. Was sich auf dem Webichtplatz entwickelt hatte, war eine Militärfliegerstation, die zielbewußt mithelfen sollte, den ersten Weltkrieg vorzubereiten.
Weimar kann auch nicht als Geburtsstadt des deutschen Luftverkehrs bezeichnet werden. Dieser ging bekanntlich von Berlin aus. Daß die ehemalige großherzogliche Residenz zuerst angeflogen wurde, lag nur daran, daß die Deutsche Nationalversammlung von Berlin nach Weimar verlegt worden war. In wirtschaftlicher Hinsicht war Weimar für den Luftverkehr in keiner Weise attraktiv.
Die thüringischen Luftverkehrsunternehmungen hatten bei dem gut ausgebauten Verkehrsnetz im Deutschen Reich keine Entwicklungschancen. Ein derartiger Ultra-Kurzstreckenverkehr ist in unserem Land auch heute noch nicht sinnvoll. Die für diese Art der Verkehrsfliegerei verschwendeten Mittel hätten – den Anregungen der kommunistischen Landtagsfraktion entspre-



chend – für die wirtschaftliche Entwicklung in oder um Weimar günstiger angelegt werden können. Hierzu kam der Kampf der thüringischen Städte untereinander, die zudem Weimar den Titel der Landeshauptstadt neideten und ihr schon gar nicht den thüringischen Zentralflugplaz gönnten. Aber auch der Kampf gegen das damals noch preußische Erfurt wirkt auf uns heute geradezu grotesk. Und ähnliches muß man von der Ingenieur-Schule Weimar sagen. Sie war mehr gewollt als gekonnt. Für eine derartig spezialisierte Schule bedarf es vor allem einer industriellen Basis. Ist diese nicht vorhanden, hat die Schule keine Lebensmöglichkeit.
Heute hat sich das Bild völlig gewandelt. Der zentrale Verkehrsflugplatz Thüringens gehört zur größten und wirschaftlich bedeutendsten Stadt Thüringens, zu Erfurt. Nach schwierigem Anfang wird der Erfurter Flugplatz schrittweise zu einem Flughafen für den internationalen Luftverkehr ausgebaut. Bereits jetzt starten und landen dort täglich Flugzeuge der Interflug und anderer internationaler Gesellschaften. Bis es zu dieser Vernunftlösung kam, war ein weiter und schwieriger Weg zurückzulegen. Erst die Macht der Arbeiter und Bauern in der Deutschen Demokratischen Republik gab den luftsportbegeisterten Jugendlichen Weimars ein klares Ziel.

Am 11. April 1945 befreiten sich die Häftlinge des Konzentrationslagers Buchenwald, am 4. Juli 1945 marschierte die Rote Armee in Weimar ein, und am 10. September 1945 wurde auch in Thüringen die demokratische Bodenreform beschlossen. Ehemalige Flugplätze wurden Ackerland, und entlang den „Neunzig Äckern“ entstanden Neubauernhöfe.

Als zwei Jahre nach der Gründung der Deutschen Demokratischen .Republik die Freie Deutsche Jugend den Segelflugbetrieb an verschiedenen Orten aufnahm, war Weimar nicht dabei. Doch schon wenige Wochen nach der am 7. August 1952 erfolgten Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) wurde durch die Flugmodellbauer Werner Klein, Heinz Kowalke und Horst Storm mit über fünfzehn Kameraden die erste Sektion Segelflug in Weimar gegründet.

Im folgenden Jahr wurden in der ehemaligen Werkstatt der Ingenieurschule am Lindenberg Flugzeuge, Winden und Fahrzeuge repariert. Mit Oskar Schönherr leitete der später in das Ministerium für Vekehrswesen berufene Hugo Köhler diese Arbeiten.

Ostern 1954 war es dann soweit. Am neuzugelassenen Hangflugplatz in Egendorf bei Blankenhain sah man die ersten Segelflieger am Himmel. Unter der Leitung der Fluglehrer war ein festes Kollektiv entstanden, in dem die klassenbewußten Kameraden der GST vielseitige sportliche und technische Aufgaben lösten. Bis 1962 wurde das Egendorfer Gelände für die Schulung der Anfänger im Kreis Weimar genutzt.

Ein großer Tag war es für die vierzig flugbegeisterten Jugendlichen, als 1958 das neue doppelsitzige Segelflugzeug „Lehrmeister“ aus Lommatzsch in Dienst gestellt wurde. Von der Grundorganisation der GST des damaligen VEB Mähdrescherwerk Weimar gekauft, wurde es zur Schulung der Weimarer Segelflieger auf dem Flugplatz Erfurt-Nord stationiert.

1962 wurde begonnen, aus eigener Kraft einen neuen Flugplatz am Wacholderberg bei Bad Berka zu errichten. Als erster startete am 21. Juli 1962 der Segelfluglehrer Schulze. 1963 bekam Bad Berka mit dem bekannten Motorkunstflieger Horst Karlstedt seinen eigenen Schlepp-Piloten. Im NAW an der Hochschule für Architektur und Bauwesen projektiert, wurde 1962





Wochenendflugbetrieb der GST in Bad Berka
Wochenendflugbetrieb in Bad Berka. Schuldoppelsitzer „Lehrmeister“ wird zum Start gerollt

die erste Segelflughalle und 1972 – als aus der Volksrepublik Polen der Doppelsitzer „Bocian“ und der Leistungssegler „Pirat“ eintrafen – die zweite größere gebaut. Ein erster Flugtag fand 1965, der zweite 1969 zur 850-Jahr-Feier der Stadt Bad Berka statt. Segelflug, Segelkunstflug, Fallschirmspringen und Motorkunstflug standen auf den Programmen. In den zehn Jahren seit 1962 wurden 16 000 Starts durchgeführt und rund 200 wichtige Prüfungen abgelegt. Spätere Jagdflieger und Techniker der Nationalen Volksarmee haben in Bad Berka ihre erste Ausbildung erhalten.

Im Rahmen sozialistischer Wehrerziehung arbeiteten 1972 unter der Leitung zahlreicher ehrenamtlicher Funktionäre in den Gruppen der Segelflieger, der Fallschirmspringer und der Flug-







Flugtag am 21. Juni 1969 in Bad Berka





Das Kunstflugprogramm wird kritisch beobachtet
Horst Karlstedt während des Flugtages im Oktober 1965 in Bad Berka

modellbauer 120 flug- und technikbegeisterte Kameraden der Gesellschaft für Sport und Technik.

Wenn heute die Flugsportler der Gesellschaft für Sport und Technik auf die Übungsplätze hinausziehen, haben sie die Gewißheit, daß sie auf keinen Fall für einen neuen Angriffskrieg vorbereitet werden. Ihre Ausbildung dient dem Schutz des Friedens, wie auch die Flieger der sowjetischen Luftstreitkräfte, wenn sie von Nohra aus starten, helfen, den Frieden an der Westgrenze des sozialistischen Staatenverbandes zu schützen.

Die Entwicklung des Segelflugsports im Kreis Weimar in der Gesellschaft für Sport und Technik.

ZEITTAFEL
zusammengestellt von Aribert Jahn.

1952 August 7: Die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) wird als sozialistische Wehrsportorganisation der Deutschen Demokratischen Republik gegründet.
1952 September/Oktober: Die Flugmodellbau betreibenden Kameraden Werner Klein, Heinz Kowalke und Horst Storm gründen die erste Sektion Segelflug in Weimar.
1953 April: Klein, Kowalke und Storm absolvieren in Laucha (Unstrut) und Schönhagen bei Berlin den ersten „Wiederholerlehrgang" und werden Hangfluglehrer.
1953 In der ehemaligen Werkstatt der Ingenieurschule werden Schul- und Leistungsflugzeuge, Flugzeugstartwinden, Seilrückholwinden, Fahrzeuge, Transportanhänger und Geräte repariert. Werkstattleiter sind die Kameraden Hugo Köhler und Oskar Schönherr.
1954 April 11: Der erste achttägige Anfängerlehrgang am neuzugelassenen Hangfluggelände in Egendorf bei Blankenhain beginnt. Anfänger lernen hier bis 1962.
1955 Kamerad Hugo Köhler wird in das Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung zivile Luftfahrt (HVzL) berufen.
1955 bis 1957: Auf dem Bezirkssegelflugplatz Bienstedt bei Gotha erwerben die Weimarer Kameraden Rudi Bahr, Willi Fiedler und Reiner Wunderlich die Segelflugerlaubnis.
1957 Kamerad Siegfried Rieckhoff legt die Technikerprüfung Stufe III ab und übernimmt den Baudienst.
1958 Januar 1: Die Grundorganisation der GST des VEB Mähdrescherwerk Weimar (heute Weimar-Kombinat Landmaschinen) kauft für die 40 Kameraden starke Fluggruppe Weimar ein doppelsitziges Segelflugzeug vom Typ FES 530/1 „Lehrmeister" aus der Produktion des VEB Apparatebau Lommatzsch. Es wird auf dem Flugplatz Erfurt-Nord stationiert. Dort schulen die Weimarer Segelflieger in den nächsten Jahren.
1959 bis 1960: Die Kameraden Werner Dohl und Fritz Schulze werden zu Segelfluglehrern ausgebildet.
1962 Juli 21: Kamerad Schulze startet als erster am Wacholderberg bei Bad Berka.
1962 In Bad Berka wird für die Kreise Weimar und Apolda aus eigener Kraft ein Segelflugstützpunkt errichtet. Am Lehrstuhl von Prof. Dipl.-Ing. Siegfried Speer (HAB), selbst Inhaber der Segelflugerlaubnis und Windenmechaniker, wird für den Stützpunkt Bad Berka im NAW eine Segelflugbetriebshalle projektiert und – unterstützt vom VEB Mähdrescherwerk Weimar (heute Weimar-Kombinat Landmaschinen) und von anderen Betrieben – mit eigenen Kräften erbaut. – Hier erhalten spätere Jagdflieger und Techniker der Nationalen Volksarmee ihre erste Ausbildung. –
Es werden Wochenendschulungen und Sommerlehrgänge im Segelflug sowie Lehrgänge im Fallschirmsprung veranstaltet.
1963 Kamerad Reiner Wunderlich kehrt vom Segelflugzeugbau in Lommatzsch nach Weimar zurück und übernimmt 1964 die fliegerische Leitung. –
Kamerad Horst Karlstedt (Bild) erlangt die Motorfluglizenz und fliegt als Schlepppilot am „Fliegerclub" Bad Berka. Er wird 1964 in die Motorkunstflug-Nationalmannschaft der DDR nominiert und nimmt 1966 an den Weltmeisterschaften für Motorkunstflug in Moskau teil. Er wird dann Co-Pilot auf den Verkehrsflugzeugen TU 134 und IL 18 bei der INTERFLUG.
1964 Kamerad Aribert Jahn wird in Bitterfeld Windenlehrer und bildet nun Windenmechaniker in Bad Berka aus.
1965 Oktober: Auf dem Flugplatz Bad Berka findet mit Segelflug, Segelkunstflug, Fallschirmspringen, Figurenspringen und Motorkunstflug der erste Flugtag statt.
1969 Juli: Anläßlich der 850-Jahr-Feier der Stadt Bad Berka wird der zweite Flugtag veranstaltet. (Bilder)
1970 Die Kommission Flugsport der Gesellschaft für Sport und Technik, in der Segelflug, Fallschirmsport und Flugmodellbau vereinigt sind, wird unter Vorsitz des Flugleiters und -lehrers Kamerad Günther Himmelstoß gebildet.

1972 Aus der Volksrepublik Polen werden ein Doppelsitzer Typ BOCIAN und ein Leistungssegelflugzeug Typ PIRAT eingeführt. Mit eigenen Kräften wird auf dem Flugplatz Bad Berka der Neubau einer zweiten, größeren Flugbetriebshalle begonnen. –
In den vergangenen 10 Jahren wurden am Platz etwa 15 000 Winden- und 1000 Flugzeugschleppstarts durchgeführt. Es wurden 60 Prüfungen Stufe III (C) abgelegt, 40 Segelflugerlaubnisse, 30 Sondererlaubnisse und 10 für das Leistungsflugabzeichen Silber C (Stufe II) erworben und viele Streckenflüge abgeleistet. –
Am Segelflug nehmen zur Zeit 85 Kameraden aus den Kreisen Apolda, Weimar-Land und Weimar-Stadt teil. –
Für den Segelflugsport sind ehrenamtlich tätig die Kameraden
Günther Himmelstoß als Vorsitzender der Kommission Flugsport, als Flugleiter und Fluglehrer;
Aribert Jahn als Leiter des Flugplatzes, Flugleiter, Fluglehrer und Windenlehrer;
Reiner Wunderlich als Fliegerischer Leiter des Flugplatzes, Flugleiter und Fluglehrer;
Siegfried Rieckhoff als Technischer Leiter des Flugplatzes und Instrukteur für Segelflug-Technik (IST) Stufe II;
Rolf Ettler als Fluglehrer, IST Stufe III und Windenmechaniker;
Horst Piorkow als Flugleiter und Fluglehrer;
Rainer Schwertner als Fluglehrer und Windenmechaniker;
Karl Legrat als IST Stufe III und Windenmechaniker;
Dr. Gernot Pfefferkorn als IST Stufe III und Fallschirmwart;
Dieter Sonntag als Windenmechaniker. –
Dem von Sprunglehrer Volker Klapproth geleiteten Fallschirmsport haben sich 15 Kameraden verschrieben. Und Kamerad Herbert Wollenschläger leitet die 20 Kameraden der Flugmodellbaugruppe an.

ANMERKUNGEN

[1] Goethe und Buchholz forschten und experimentierten auch unabhängig voneinander. So ist bekannt, daß Buchholz im Oktober 1784 einen Ballon für einen nicht näher bezeichneten Herren Flözer aufsteigen ließ, und daß auch Goethe eine ganze Reihe seiner Versuche allein durchführte.

[2] Es ist bisher nicht gelungen aufzuklären, ob die Ballonversuche im Garten des Goetheschen Hauses in der Stadt stattfanden, oder außerhalb der Stadt im Gartenhaus.

[3] Als der damals weithin bekannte Ballonfahrer Carl Securius am 1. Mai 1887 in Weimar startete, hatte er zuvor schon 322 Ballonaufstiege durchgeführt und in seiner dreizehnjährigen Praxis bereits mehr als 200 Personen befördert. Securius hatte in Gemeinschaft mit seiner Gattin alle seine Ballons selbst angefertigt. Der Ballon „Zephyros", mit dem die Auffahrt in Weimar ausgeführt wurde, hatte eine Höhe von 60 Fuß und einen Durchmesser von 30 Fuß. Zu seiner Anfertigung waren 2500 m Naht nötig gewesen. Der Ballon brauchte zu seiner Füllung cirka 2000 Kubikmeter Gas und konnte nur in ganz großen Städten gefüllt werden.

[4] Emil Jeannin wurde im Jahre 1875 in Mühlhausen i. E. geboren. Seine Flugausbildung begann er im November 1909 in Mourmelons bei Henri Farman. Im April 1910 kam Jeannin nach Johannisthal, wo er am 27. April sein deutsches Flugzeugführerpatent auf einem Farman-Zweidecker erwarb. Danach führte er zahlreiche Schauflüge aus und nahm an den Flugwochen in München-Puchheim und Magdeburg teil. Er wurde Sieger der Überlandflüge Frankfurt a. M. – Mannheim und Trier – Metz. An Geldpreisen hatte er im Jahre 1910 140 000 Mark gewonnen.

[5] Gabriel Poulain wurde im Jahre 1884 in St. Helier in Frankreich geboren. Er war früher Radrennfahrer (Weltmeister 1905/06). Seine ersten Flugversuche machte er bei Paris. Im Dezember 1909 siedelte er nach Johannisthal über und nahm dort seine Flugversuche auf seinem Eindecker eigener Konstruktion auf. Im Mai 1910 gelang es ihm, auf dem Flugplatz Johannisthal die Bedingungen für den Erwerb des deutschen Flugzeugführerpatents zu erfüllen. Er veranstaltete dann Schauflüge in Beuthen, Königsberg, Görlitz, Liegnitz, Lübeck, Halle und Leipzig und machte im Oktober 1910 einen Überlandflug von Halle nach Leipzig mit einer Zwischenlandung, zu der er dichten Nebels halber gezwungen war.

[6] Bei dem Fernflug Gotha – Weimar und der anschließenden Flugwoche in Weimar erhielt jeder Flieger, wenn er in Gotha 5 Minuten geflogen war, den Betrag von 1000 Mark, wenn er in Weimar anlangte, 1250 Mark, und wenn er wieder zurück bis nach Gotha kam, 1250 Mark.

[7] Am Ende der Flugveranstaltung, die anläßlich der Eröffnung des militärischen Flugstützpunktes Weimar durchgeführt wurde, erhielten die Flieger in Gegenwart des großherzoglichen Paares die Preise. Leutnant v. Eckenbrecher trug beide erste Preise (silberne Bowlenschale und silbernes Tablett, Feldstecher und Plakette) davon. Leutnant v. Scheele erhielt die beiden zweiten Preise (silbernen Sektkühler, Kristallgefäß, Feldstecher und Plakette). Die beiden Beobachter erhielten wertvolle Feldstecher.

[8] Gesellschaftshaus der Stahlarmbrust-Schützen-Gesellschaft, später Haus Stadt Weimar in der Schützengasse.

[9] BAUDERT, August (1923): Sachsen-Weimars Ende. Historische Tatsachen aus sturmbewegter Zeit. Weimar: Panses Verlag

[10] Am 13. Juni 1919 – während des SPD-Parteitages in Weimar – veröffentlichte die Weimarische Landeszeitung „Deutschland", Nr. 159, folgenden Bericht über die Besichtigung der Fliegerabteilung des Landesjägerkorps: „Gestern mittag besichtigte Reichswehrminister Noske die Fliegerabteilung des Landjägerkorps auf dem Weimarer Flugplatz am Webicht. Nach Vorstellung und Besichtigung führten zwei Fokker-Flugzeuge Sturzflüge und Loopings vor, ferner zeigte ein Geschwader von 8 Flugzeugen einen Geschwaderflug mit Angriff durch Einsitzer. *Die Vorführungen waren ein Beweis von der Leistungsfähigkeit der deutschen Fliegerwaffe, die die langen Kriegsjahre hindurch glänzende Erfolge zu verzeichnen hatte, und ein Beweis dafür, daß der alte Geist unter den Fliegern noch besteht . . .*"

[11] KAISER, Paul (1969): Die Nationalversammlung 1919 und die Stadt Weimar. = Weimar, Tradition und Gegenwart. Heft 16.

[12] Der Luftverkehr wurde nicht durch den ehemaligen sogenannten Tsingtau-Flieger, Kapitänleutnant Gunter Plüschow am 5. Februar 1919, sondern durch die Flieger Könnicke und Höhndorf am 6. Februar 1919 eröffnet. Plüschow war noch vor der Eröffnung der Fluglinie von Berlin nach Weimar wegen fliegerischer Eigenwilligkeiten von der Direktion der Deutschen-Luft-Reederei entlassen worden. Er flog am 5. Februar für Gustav Noske als Kurier.

[13] Die Einlieferung der Luftpostbriefe konnte in Weimar nur an den Telegramm-Annahmeschaltern 1. des Hauptpostamtes, 2. des Postamtes am Theater, 3. des Postamtes im Schloß und 4. des Telegraphenamtes (im Sophienstift) erfolgen.

[14] Als „Franz" wurde der Beobachter bezeichnet. Vergleiche „sich verfranzen".

[15] Die Überführung der Luftpost-Pakete von der Annahmestelle zum Flugplatz, die Beförderung vom Ausgangspunkt zum Endziel, die Überführung vom Flugplatz des Endzieles zu der Paketausgabestelle der Hamburg-Amerika-Linie und die direkte Zustellung der Pakete an den Empfänger war im Porto einbegriffen. Die Beförderung der Pakete erfolgte allerdings auf alleinige Gefahr des Absenders. Dabei wurden die Pakete nach Möglichkeit mit dem nächsten Flugzeug befördert, ohne daß eine Gewähr für Einhaltung einer bestimmten Lieferungsfrist übernommen wurde. Die an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen am Bestimmungsort eintreffenden Pakete gelangten erst am folgenden Tage zur Bestellung. Gelangte das Flugzeug nicht zum Bestimmungsort, so wurden die Pakete von der Notlandestelle bis zum Ziel mit der nächsten und raschesten Fahrgelegenheit weiterbefördert und der eingezahlte Betrag nach Maßgabe der Umstände zurückerstattet.

[16] Die Hauptaufgabe der Städte bei der Entwicklung des Flugverkehrs war die Schaffung einer modernen Bodenorgansation, d. h. die Einrichtung, Erhaltung und technische Ausrüstung der Flughäfen. Es gab 1926 in der Tat kaum eine größere Stadt, in der nicht ein Flughafen vorhanden war. Daß diese Flugplätze unrentabel waren und Zuschüsse erforderten, war bekannt. Weniger aber wußte die Öffentlichkeit von der Höhe der Summen, die die einzelnen Städte aufzuwenden hatten. Hierfür einige Zahlen. Nach den Voranschlägen der Städte über 50 000 Einwohner hatten für 1926 Zuschüsse (in 1000 Mark) vorgesehen: Köln 488, Nürnberg 100, Dortmund 386, Magdeburg 225, Königsberg 37, Stettin 44, Kiel 118, Erfurt 201, Plauen 47, Münster 25, Freiburg 44, Darmstadt 30, Görlitz 34, Gera 20, Zwickau 9, Elbing 6, Flensburg 23, Hildesheim 21, Tilsit 13, Cottbus 63. Daß diese Aufwendungen auch gleichzeitig der geheimen Luftrüstung zur Verfügung standen, ist bekannt und bedarf keines weitern Kommentars.

[17] Aus dem Sommerflugplan der Nordbayrischen Verkehrsflug GmbH für das Jahr 1928.
Beispiel: Linie D

7.20 Uhr ab	Rudolstadt / Saalfeld	an	10.55 Uhr
7.40 Uhr an	Weimar (bei Bedarf)	ab	10.35 Uhr
7.50 Uhr ab	Weimar (bei Bedarf)	an	10.25 Uhr
8.00 Uhr an	Erfurt	ab	10.15 Uhr
8.15 Uhr ab	Erfurt	an	10.00 Uhr
9.00 Uhr an	Meiningen	ab	9.15 Uhr
9.20 Uhr ab	Meiningen	an	9.00 Uhr
9.55 Uhr an	Schweinfurt/Bad Kissingen	ab	8.25 Uhr
10.10 Uhr ab	Schweinfurt/Bad Kissingen	an	8.10 Uhr
10.55 Uhr an	Fürth-Nürnberg	ab	7.25 Uhr

Flugpreise der Nordbayrischen Verkehrsflug GmbH 1928: Linie D

Strecke	Flugpreis M	Übergepäck kg – M	Fracht kg – M
Rudolstadt/Saalfeld – Weimar	10,–	0,25	0,25
Rudolstadt/Saalfeld – Erfurt	12,–	0,30	0,25
Rudolstadt/Saalfeld – Meiningen	17,–	0,40	0,25
Rudolstadt/Saalfeld – Schweinfurt	25,–	0,50	0,40
Rudolstadt/Saalfeld – Fürth-Nürnberg	32,–	0,50	0,40
Weimar – Erfurt	10,–	0,25	0,25
Weimar – Meiningen	15,–	0,35	0,25
Weimar – Schweinfurt	23,–	0,45	0,30
Weimar – Fürth-Nürnberg	30,–	0,50	0,45
Erfurt – Meiningen	12,–	0,25	0,25

Erfurt – Schweinfurt	20,–	0,35	0,25
Erfurt – Fürth-Nürnberg	25,–	0,40	0,25
Meningen – Schweinfurt	12,–	0,30	0,25
Meiningen – Fürth-Nürnberg	20,–	0,35	0,25
Schweinfurt – Fürth-Nürnberg	12,–	0,25	0,25

Die Nordbayrische Verkehrsflug GmbH erreichte im Jahre 1928 folgende Ergebnisse:

6 981 Starts und Landungen zu kommerziellen Zwecken
511 240 km beflogene Gesamtstrecke
7 419 beförderte Fluggäste
58 823 kg Gepäck und Fracht
4 150 kg Post

Auch die Verkehrsstatistik der thüringischen Flugplätze (ohne Erfurt) zeigte, daß sich der Flugverkehr gegenüber den vorhergehenden Jahren 1928 gesteigert hatte. Auf den drei angeflogenen Plätzen Gera, Rudolstadt/Saalfeld und Meiningen und dem Bedarfsplatz Weimar wurden insgesamt 2720 Passagiere, 16,8 t Fracht und Gepäck sowie 1016 kg Post umgeschlagen.

[18] Acker = nichtmetrisches Feldmaß; in Sachsen-Weimar 1 Acker = 28,50 Ar.

[19] Gemeint ist der gegensätzliche Vorgang zu „veräußern", also (käufliche) Rückgabe.

[20] HJ = faschistische Jugendorganisation „Hitler-Jugend" ab 14 Jahre, vorher „Deutsches Jungvolk".

LITERATUR UND QUELLEN

Ausbau Nohra, I. bis IV. Teil. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945. 8–85–1 und 8–25–21 Bd 1 und 2.

Ballonauffahrt des Aeronauten Carl Securius, 1887. – Stadtarchiv Weimar, NA I–19–15.

Bauaufsicht betr. Post und Eisenbahn, Luftschiffahrt und Telegraphenleitung, 1873–1919. – Stadtarchiv Weimar, NA I–19–52.

Berliner Tageblatt (1919).

BLUM/PIERATH: Lebensfragen der deutschen Luftfahrt. Stuttgart 1928.

COLSMANN, A.: Probleme der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs, Friedrichshafen 1929.

Darlehen an den Verein für Luftverkehr e. V., Weimar. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945 9–91–4.

Denkschrift über den Luftfahrt-Konflikt mit dem Reichsverkehrsministerium und der Deutschen Lufthansa AG – Bearbeitet und herausgegeben im Auftrag des Sächsischen Wirschaftsministeriums sowie der Städte Leipzig, Dresden, Chemnitz und Plauen von der Mitteldeutschen Luftverkehrs AG, Leipzig, als federführender Stelle des sächsischen Konsortiums. Leipzig, Anfang Oktober 1928.

Deutsche Verkehrsflug AG, Fürth i. Bay. Bd 1 und 2. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945 0–06–51 und 0–06–52.

FELDHAUS, F. M.: Ruhmesblätter der Technik. – Von den Urerfindungen bis zur Gegenwart. Bd. II. Leipzig 1926.

FISCHER v. POTURZYN, F .A.: Junkers und die Weltluftfahrt. München 1935.

Fliegerstation 1917. – Stadtarchiv Weimar, NA V–26–29.

Flugplatz Nohra – Pachten und Verträge. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919 bis 1945 9–92–137 bis 9–92–143.

FREYTAG, L.: Zur Geschichte der Pionierzeit im deutschen Luftverkehr (1919–1929). Technisch-ökonomische Informationen der zivilen Luftfahrt (1969). Heft 2 bis 4.

Zur Geschichte der Kommunistischen Partei Deutschlands. Berlin 1955.

Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften 1924/25. Berlin 1925.

Illustrierte Flugwelt. Leipzig (1920/21).

Illustrierte Zeitung. Leipzig Jg. (1919)

Ingenieurschule Weimar. 1930–1939. – Stadtarchiv Weimar. Stadtverwaltung 1919–1945 3–38–3 bis 3–38–10.

Luftfahrzeugausstellung, 1914. – Stadtarchiv Weimar, NA I–19–36.

Luftschutz, 1942–1944. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945. 2–29–1 bis 2–29–3.

Luftverkehr Thüringen AG, 1922–1937. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919 bis 1945 8–81–4 bis 8–81–8.

MAAS, M.: Die Unternehmungen im Luftverkehr. Göttingen 1927.

MERKEL, O.: Deutsche Handelsluftfahrt. In: Die Luftwacht. Berlin 1927.

Motorluftschiffahrt, 1909–1918. – Stadtarchiv Weimar NA I–19–28.

POLTE, W.: Uns aber gehört der Himmel. Bonn 1956.

STREHL, R.: Der Himmel hat keine Grenzen. Stuttgart 1964.

SUPF, P.: Das Buch der deutschen Fluggeschichte. Bd. I und II. Stuttgart 1958.

Thüringer Neueste Nachrichten. (1962).

Verlegung der Hochspannungsleitung Nohra, 1933–1934. – Sadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945 8–87–50.

WEIGELT, K.: Zusammenschluß im Luftverkehr. Berlin 1925.

Weimarische Landeszeitung Deutschland. (1919 bis 1932).

Die Weimarer Republik, Quellen zur Geschichte. Berlin 1963.

WRONSKY, M.: Deutsche Handelsluftfahrt. Vortrag auf der Jahrestagung der Royal Aeronautical Society. London 1927.

Zwischenfinanzierung des Ausbaus der Werft Nohra, 1933–1935. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945 9–91–2.

Zuschuß an die Fliegerlandesgruppe Thüringen zu den Unterhaltskosten Nohra. – Stadtarchiv Weimar, Stadtverwaltung 1919–1945 9–91–3.

2 Bilderbuch für Kinder von F. J. Bertuch, Vierter Band, Tafel XLV, Vermischte Gegenstände (Luftschifferei). Weimar im Verlage des Industrie-Comptoirs 1802. – Stadtmuseum Weimar 6 s T 12590.
7 Freiballonaufstieg um 1895. Foto Louis Held. Damals 74.
9 *Oben:* Freiballonaufstieg in Weimar um 1905. Foto Louis Held. Damals 73.
Unten: Freiballonaufstieg in Weimar um 1905. In der Gondel links Sanitätsrat Dr. Walther Vulpius. Foto Louis Held.
11 Landung von Zeppelin-Luftschiff 3 in Berlin-Tegel am 29. August 1908. Foto Louis Held.
12 Zeppelin-Luftschiff 3 über dem Berliner Dom am 29. August 1909. Foto Louis Held.
15 Einweihung des Flugplatzes „Neunzig Äcker" am Webicht mit dem Fernflug Gotha – Weimar im März 1911. Foto Louis Held.
16 Wright-Doppeldecker, auf dem 1911 August bis September Ludwig Kammerer ausgebildet wurde. Mitteldeutsche Fliegerschule. Foto Louis Held. Damals 72.
18 Deutscher Flugverband. Deckblatt der Satzung vom 7. März 1912. – Stadtarchiv Weimar I–19–28.
19 Flughallen am Flugplatz „Neunzig Äcker" mit Wright-Doppeldecker. Foto Louis Held.
21 Eingetragener Veren für Luftverkehr in Weimar. Denkschrift Ein deutscher Flugplatzverband mit Betriebsmittelgemeinschaft. Seite 1. – Stadtarchiv Weimar I–19–28.
25 *Oben:* Weimarische Fliegerschule für Militär und Zivil im ersten Weltkrieg 1914 bis 1918. Ausbilder vor einer französischen Beutemaschine „Voisin". Foto Louis Held. – Die Voisin war bereits mit einem Sternmotor „Gnome & Rhone" ausgerüstet. Dieser Typ dürfte den späteren Bau der mehrmotorigen Gotha-Bombenflugzeuge angeregt haben. Im Hintergrund exerzierende Soldaten der Weimarer Garnison.
Unten: Anzeige Fokker-Kampf-Flugzeuge. Die Luftflotte **10** (1918) 4.
27 Plakat. Und ihr? Zeichnet Kriegsanleihe. – Stadtmuseum Weimar, Sammlung.
31 *Oben:* Luftpostlinie Berlin – Weimar. Fotorepro Sonderheft Berliner Illustrirte Zeitung 1919.
Unten: In Weimar für die Fluglinie verwendete Stempel. Von links: Tagesstempel ab 6. 2. 1919, Sonderstempel Nationalversammlung ab 9. 2. 1919, Tagesstemepel ab März 1919, Sonderstempel Nationalversammlung a, b, d ab 4. 4. 1919. Nach Katalog der Werbeschau „50 Jahre amtliche Luftpost 1919 bis 1969", Deutscher Kulturbund Weimar, 1969 Februar 8 bis 9.
33 *Oben:* Zeitungsanzeige. Tageszeitung befördert durch Flugzeug. – Kinder spielen Zeitungsbeförderung durch Flugpost. Auf dem Teichplatz. Fotorepro Sonderheft Berliner Illustrirte Zeitung 1919.
Unten: Postwertzeichen „Deutsche Flugpost" 10 Pfennig mit geflügeltem Posthorn. – Postwertzeichen „Deutsche Flugpost" 40 Pfennig mit Doppeldecker.
35 Zeitungsanzeige. Luftverkehr durch Deutsche Luft-Reederei (DLR).
39 Plakat. Sommerflugplan 1928 der Nordbayrischen Verkehrsflug GmbH. Mit Flugpreisen. – Stadtarchiv Weimar 8–85–21.
41 Die sogenannten Hüpflinien der Nordbayrischen Verkehrsflug . . . in grafischer Darstellung der täglichen Streckenleistungen (1928?). – Stadtarchiv Weimar 8–85–21.
45 Denkschrift über den Luftfahrtkonflikt mit dem Reichsverkehrsministerium und der Deutschen-Lufthansa-A.-G. 1929. – Stadtarchiv Weimar 8–85–21.
46 Anzeige. Einweihungsfeier der Ingenieurschule Weimar 1931 Juni 27 bis 28. – Stadtarchiv Weimar 3–38–4.
47 Musikorchester der Marineartillerie (Reichswehr) auf dem Weimarer Markt 1931 vor ausgestellten Segelflugzeugen der Jungfliegergruppe des Bundes Deutscher Flieger 22 Weimar. Foto Louis Held.
48 Eröffnung der Ingenieurschule Weimar Sommersemester 1931. Fotos Günther Beyer.
Oben: Blick zum Schuppen mit Aufschrift „Flughafen der Ingenieurschule Weimar", davor drei Motorflugzeuge und ein Segelflugzeug.
Mitte: Drei Motorflugzeuge der Ingenieurschule auf dem Flugplatz „Neunzig Äcker".
Unten: Blick auf den Flugplatz mit Junkers-Flugzeug „Georg Mardersteig" der Ingenieurschule Weimar.

49 *Oben:* Gebäude der Ingenieurschule Weimar. Foto Held. – Heute VEB Uhrenwerk Weimar, Hinter dem Bahnhof 12.
Unten: Bau ARADO-Segelflugzeug Ingenieurschule Weimar. Foto Günther Beyer.
50 Der Deutsche Meister im Kunstflug Gerd Achgelis auf seiner Kunstflugmaschine Focke-Achgelis mit Siemens & Halske SH 11 Sternmotor 1932. Foto Held.
51 Einführung des Kunstflugmeisters Gerd Achgelis als Fluglehrer der Ingenieurschule Weimar. Foto Held.
52 und 53: Blick nach Osten auf den zur Taufe der Flugzeuge der Ingenieurschule geschmückten Flugplatz. Foto Günther Beyer.
57 Kleine Anfrage der Fraktion der KPD im Landtag von Thüringen 1925 März 12. – Stadtarchiv Weimar 9–92–141.
59 Die Kommunisten gegen den Landraub von Nohra. Neue Zeitung 1926 November 22. – Stadtarchiv Weimar 9–92–141.
61 Brand am Theaterplatz nach einem Luftangriff 1945. Foto Günther Beyer.
65 bis 67: Die Flugsportler der Gesellschaft für Sport und Technik in Bad Berka. Fotos Rolf Ettler.
65 *Oben:* Vorbereitung zum Wochenendflugbetrieb in Bad Berka. Segelflugzeuge aus DDR-Produktion liegen verankert hinter der Startgrundlinie. Typen von rechts nach links: Meise (Leistungssegler einsitzig), FES 530 (Übungs- oder Schuldoppelsitzer), zwei Baby II b (Übungssegler einsitzig)
Unten: Wochenendflugbetrieb in Bad Berka. Schuldoppelsitzer FES 530/I „Lehrmeister" wird zum Startplatz gerollt. – Dieser Doppelsitzer wurde als Schul- und Übungsflugzeug entwickelt. Er ermöglicht eine universelle Segelflugschulung vom Anfänger bis zum einfachen Kunstflug. Spannweite 17 m, Länge 7,95 m, Höhe 2,12 m, Fluggewicht maximal 480 kg, beste Gleitzahl 24 bei 83 km/h.
66 *Oben:* Flugtag in Bad Berka 1969 Juni 21. Vorbereitung eines Schleppflugzeuges Typ CSS 13 zum Start.
Mitte: Flugtag in Bad Berka 1969 Juni 21. Einstieg der Sportspringer in das Absetzflugzeug Typ AN–2.
Unten: Flugtag Bad Berka 1969 Juni 21. Landeanflug einer AN-2 nach erfolgtem Absetzen einer Gruppe Sportspringer. Im Hintergrund der Hexenberg bei Bad Berka.
67 *Oben:* Das Kunnstflugprogramm wird durch erfahrene Segelflugzeugführer kritisch beobachtet. Im Hintergrund DM-2517 Libelle (Hochleistungssegler einsitzig) und DM-1557 Baby II b (Übungssegler einsitzig).
Unten: Flugtag Bad Berka 1964 Oktober. Kamerad Horst Karlstedt im Trener-Akrobat (Typ Zlin 526 CSSR). – Horst Karlstedt, Mitglied der Nationalmannschaft im Motorkunstflug und Teilnehmer an der Weltmeisterschaft in Moskau 1965, ist seit 1969 Verkehrspilot bei der INTERFLUG.

Anmerkung des Autors:
Um dem Leser die Lektüre nicht unnötig zu erschweren, wurde auf Belegangaben in Form von Fußnoten verzichtet. Trotzdem kann natürlich jeder Fakt belegt werden. Die Arbeit erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern kann nur als historischer Abriß gewertet werden.

Anmerkung der Redaktion:
Den Abschnitt „Sozialistische Flieger" verdanken wir dem Leiter des GST-Flugplatzes Bad Berka Aribert JAHN (Text) und dem Segelfluglehrer Rolf ETTLER (Bild).

INHALT

Weimarer Schriften zur Heimatgeschichte und Naturkunde
herausgegeben vom Stadtmuseum Weimar
Heft 20. 1973

Redaktion: Stadtmuseum Weimar. DDR 53 Weimar. Karl-Liebknecht-Straße 7
Verantwortlicher Redakteur: Paul Kaiser

Preis 3 Mark

Satz, Druck und Buchbindearbeiten: Kunstdruck Weimar
Klischees: Druckerei Fortschritt
Umschlaggestaltung: Artur Liebig

Preis dieses Heftes
M 3.-



STADTMUSEUM WEIMAR